NACHWEISUNG

DER

BETRIEBSERGEBNISSE

BEI DEN

STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

IM

KOENIGREICH SACHSEN.

1858—1859.

DRESDEN.

Nachweisung

NACHWEISUNG

DER

BETRIEBSERGEBNISSE

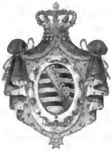
BEI DEN

STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

IM

KOENIGREICH SACHSEN.

1858—1859.



DRESDEN,

DRUCK DER KOENIGLICHEN HOFBUCHDRUCKEREI VON C. C. MEINHOLD & SOEHNE.

Mit der am 15. November 1858 erfolgten Betriebseröffnung auf der chemnitz-zwickauer Bahnstrecke wurde die bis dahin in Chemnitz fungirende königliche Direction der chemnitz-riesaer Staatseisenbahn aufgelöst und mit der Staatseisenbahn-Direction zu Leipzig vereiniget.

Der unter die Verwaltung der zuletzt genannten königlichen Direction vereinigte Eisenbahncomplex erhielt den Namen

Westliche Staatseisenbahnen

und begreift:

1) die sächsisch-bayersche Linie von Leipzig bis Hof mit der Zweigbahn nach Zwickau und der Verbindungsbahn in Leipzig;
2) die niedererzgebirgische Linie von Riesa bis Zwickau mit der Flügelbahn nach Gössnitz und der, Seiten der Staatseisenbahn-Verwaltung von der chemnitz-würschnitzer Eisenbahn-Gesellschaft erpachteten Zweigbahn von Wüstenbrand nach Lugau und Würschnitz;
3) die obererzgebirgische Linie von Zwickau nach Schwarzenberg mit der Zweigbahn nach Schneeberg.

Hierher gehört auch der Betrieb auf den in der Tabelle A unter Nr. 26 bis mit 31 aufgeführten, im Eigenthum der betreffenden Steinkohlenbau-Gewerkschaften befindlichen Kohlenzweigbahnen; die bauliche Unterhaltung dieser Zweigbahnen erfolgt auf Kosten der Eigenthümer und für das Holen und Bringen der Kohlenwagen zahlen die Gewerkschaften bestimmte Frachtsätze an die Staatseisenbahn-Verwaltung. Die aus letzteren fliessenden Einnahmen, sowie der hierher gehörige Betriebsaufwand sind in den nachstehenden statistischen Nachweisen für Nr. 27 bei der sächsisch-bayerschen, für Nr. 26, 28 bis mit 31 bei der obererzgebirgischen Linie mit aufgeführt.

Die bereits seit längerer Zeit unter einer königlichen Direction stehenden sächsisch-böhmischen und sächsisch-schlesischen Staatseisenbahnen erhielten gleichzeitig mit jener Vereinigung den gemeinsamen Namen

Oestliche Staatseisenbahnen

und begreifen, ausser den soeben genannten beiden Staatseisenbahnen auch noch die Betriebs-Verwaltung der löbau-zittauer und der zittau-reichenberger Privateisenbahnen; für erstere gegen Berechnung des erforderlich gewesenen Betriebsaufwandes, für letztere gegen einen bestimmten Procentsatz der Brutto-Einnahme.

Die Länge der im Königreich Sachsen im Betrieb befindlichen Eisenbahnen beträgt

106,920 Meilen zu 7500 Métres,

und zwar:

69,475 Meilen Staatseisenbahnen, incl. 4,977 Meilen im Auslande gelegener Strecken;
11,060 Meilen Privateisenbahnen, deren Betrieb von der Staatseisenbahn-Verwaltung besorgt wird;
19,947 Meilen Privateisenbahnen;
6,438 Meilen zu ausländischen Privateisenbahnen gehörige Bahnstrecken.

uts.

I.

Vorarbeiten für neue Eisenbahnanlagen.

1.

Die Detailvorarbeiten für die auf Staatskosten zu erbauende Eisenbahn von Tharandt nach Freiberg wurden im Monat August 1858 begonnen; am Schlusse des soeben genannten Jahres konnte die Bahnlinie im Grundriss und Längenprofil als feststehend betrachtet werden und im Laufe des Jahres 1859 wurde die Aussteckung der Bahnlinie, die Terrainaufnahme, die Projectirung der Kunstbauobjecte, deren Veranschlagung, sowie die specielle Veranschlagung der ganzen Bahnanlage bewerkstelliget.

Die tharandt-freiberger Staatseisenbahn schliesst sich auf dem Bahnhofe der Albertseisenbahn bei Tharandt an letztere an, verfolgt das Thal der wilden Weisseritz aufwärts bis an den links einmündenden Seerenbach, wo die Bahnlinie in das Thal des soeben genannten Baches eintritt und demselben bis zu seinem Ursprunge folgt. Die wilde Weisseritz wird auf dieser Bahnstrecke sechsmal, der Seerenbach zweimal überbrückt; eine sehr enge Stelle des Weisseritzthales — gegenüber der Einmündung des von Höckendorf kommenden Baches und in der Nähe der Berggebäude „Edle Krone" und „Unverhofft Glück" — wird mittelst eines 450 Fuss langen Tunnels in Gneusgestein durchschnitten. — Unweit vom Ursprunge des Seerenbaches erreicht die Bahnlinie in 1163 Fuss Höhe über dem Elb-Nullpunkte bei Dresden ihren höchsten Punkt (802 Fuss über dem Bahnhofe bei Tharandt) und die Wasserscheide zwischen der wilden Weisseritz und dem zum Muldengebiet gehörigen Colmnitzbache überschreitet — in westlicher Richtung fortführend — in Nieder-Colmnitz das Thal des Colmnitzbaches auf einem 80 Fuss hohen, 779,5 Fuss langen gewölbten Viaducte; derselbe enthält 3 Oeffnungen zu 50 Fuss, 4 Oeffnungen zu 40 Fuss und 3 Oeffnungen zu 30 Fuss lichter Weite. In Niederbobritzsch wird das Thal der Bobritzsch mittelst eines 46 Fuss hohen, 466 Fuss langen gewölbten Viaductes überschritten, der 9 Oeffnungen, à 40 Fuss lichter Weite, erhält. Von hier aus nimmt die Bahnlinie längs des Dorfes Niederbobritzsch auf eine kurze Strecke eine mehr nördliche Richtung an, wendet sich aber bald wieder westlich und zieht sich längs der Südseite von Hilbersdorf nach den fiscalischen Hüttenwerken — den obern Muldenerhütten —, überschreitet unmittelbar oberhalb dieser sehr bedeutenden gewerblichen Anlage die freiberger Mulde auf einer 692 Fuss langen, 153⅓ Fuss hohen gewölbten Brücke von 5 Oeffnungen, à 90 Fuss, 3 Oeffnungen, à 32 Fuss lichter Weite und gelangt endlich nach Ueberschreitung des Münzbachthales dicht oberhalb Freiberg auf den zwischen dem Berthelsdorfer Communicationswege und der Marienberger Chaussée gelegenen Bahnhof Freiberg. — Die Bahnlinie hat von Tharandt bis Freiberg eine Länge von 93303 Fuss = 3,523 Meile, à 26484 Fuss sächsisch oder 7500 Mètres; in der Richtung von Tharandt nach Freiberg steigt die Bahnlinie im Ganzen 882 Fuss und fällt 162,5 Fuss dergestalt, dass von Tharandt bis zur Wasserscheide bei Colmnitz auf eine Länge von 41,419 Fuss 802 Fuss erstiegen worden (durchschnittliches Steigungsverhältniss 1:51,6); von da bis zur Muldenbrücke fällt die Bahnlinie 162,5 Fuss auf 39156 Fuss Länge (durchschnittlich 1:243) und steigt hierauf wieder 82 Fuss auf 12728 Fuss Länge (durchschnittlich 1:155). Von der oben angegebenen Länge liegen

33377 Fuss = 35,77 Procent horizontal

und in der Richtung von Tharandt nach Freiberg

43676 Fuss = 46,81 Procent in Steigung,
16250 „ = 17,42 „ „ Fall.

Das grösste Neigungsverhältniss ist 1/40 und es kommt dasselbe in einer Gesammtlänge von 27072 Fuss — auf eine grösste ununterbrochene Länge von 11240 Fuss — vor.

Die Horizontalprojection der Bahnlinie anlangend, so ist dieselbe aus 46685,5 Fuss = 50,04 Procent geraden Linien und 46617,5 Fuss = 49,96 Procent Curven zusammengesetzt. Der kleinste Curvenhalbmesser beträgt 800 Fuss und kommt nur ein einziges Mal mit einer zugehörigen Bogenlänge von 1060 Fuss vor. Wird der Widerstand in den Curven dem durch die Steigung

bewirkten Widerstande hinzugerechnet und die Summe als Steigungswiderstand ausgedrückt, so beträgt das Maximum desselben, oder das Maximum der zu überwindenden Steigung 1/33.

Die auf horizontale und geradlinige Bahn reducirte Länge der Bahnlinie berechnet sich zu 283083 Fuss, so dass die letztere zu einer, die sämmtlichen Widerstände gegen Bewegung in sich fassenden Linie wie 93303 : 283083, oder wie 1 : 3,03403 verhält.

Nach den speciellen Voranschlägen beträgt die zu bewegende Bodenmasse gegen 109½ Million Cubikfuss, worunter ziemlich 50 Procent Felsen (Gneus, Granit und Porphyr). — An bedeutenderen Kunstbauobjecten sind ausser den bereits weiter oben angeführten drei grösseren Ueberbrückungen noch zu erwähnen:

a) die erste Weisseritzüberbrückung bei Tharandt, 199 Fuss lang, mittelst welcher die Weisseritz unter einem Winkel von 26 Grad überschritten wird; Gitterträger-Construction; 11,78 Fuss hoch;

b) zwei Ufermauern, zusammen 2580 Fuss lang, 8 bis 20 Fuss hoch, rechts und links der Weisseritz am Tharandter Bade;

c) die zweite Weisseritzüberbrückung bei Station Nr. 42, eine Oeffnung von 40 Fuss Weite (Gitterträger), eine Oeffnung von 16 Fuss und eine Oeffnung von 6 Fuss lichter Weite gewölbt; Richtungswinkel gegen den Stromlauf 42 Grad; 26,26 Fuss hoch;

d) die dritte Weisseritzbrücke bei Station Nr. 47, eine Oeffnung von 50 und eine Oeffnung von 16 Fuss lichter Weite, beide Oeffnungen überwölbt 30 Fuss hoch;

e) zwei Futter- und Ufermauern am rechten Weisseritzufer, 1356 Fuss lang und bis 66 Fuss hoch;

f) die vierte Weisseritzüberbrückung unterhalb der Berggebäude „Edle Krone Fundgrube", 50 Fuss hoch, eine schief überwölbte Oeffnung von 60 Fuss rechtwinkelig gemessener lichter Weite; Richtungswinkel der Brücke gegen den Stromlauf 50 Grad;

g) Futtermauer hinter den Berggebäuden „Unverhofft Glück", 128 Fuss lang, 29½ Fuss hoch;

h) die fünfte Weisseritzbrücke oberhalb der vorgenannten Berggebäude mit einer Oeffnung von 44 Fuss und einer Oeffnung von 12 Fuss lichter Weite, beide überwölbt, 36 Fuss hoch;

i) Futtermauer, 346 Fuss lang, 40 Fuss hoch;

k) die sechste Weisseritzüberbrückung unterhalb der Einmündung des Seerenbaches, 40 Fuss hoch, eine schief gewölbte Oeffnung von 44 Fuss rechtwinkelig gemessener Weite, Richtungswinkel 59 Grad;

l) die erste Seerenbachüberbrückung an der Einmündung in die Weisseritz, eine schief gewölbte Oeffnung von 24 Fuss rechtwinkelig gemessener Weite, 26 Fuss im Lichten hoch; Richtungswinkel 52 Grad;

m) die zweite Seerenbachbrücke von gleicher Weitendimension und Richtungswinkel, aber 28 Fuss im Lichten hoch;

n) die Ueberführung der Chaussée nach Dippoldiswalde unweit des Bahnhofes Klingenberg über den Bahneinschnitt, 25 Fuss hoch, 40 Fuss weit gewölbt;

o) die Durchführung der Hüttenstrasse durch den Bahndamm jenseits der Muldenüberbrückung, 127 Fuss lang, 16 Fuss weit, 15 bis 18 Fuss hoch;

p) die Ueberführung der Chaussée von Freiberg nach Frauenstein unweit Freiberg über den Bahneinschnitt;

q) die Durchführung des Münzbaches bei Freiberg durch den Bahndamm, 110 Fuss lang, 22 Fuss weit, 13½ Fuss im Lichten hoch, Bruchsteingewölbe;

r) die Durchführung des Wäschwassergrabens im Münzbachthale durch den Bahndamm, 129 Fuss lang, 9,25 Fuss weit, 11½ Fuss hoch, Bruchsteingewölbe;

s) dreizehn gewölbte und eine mit Blechträgern überbrückte Wegunterführungen durch den Bahndamm;

t) sechszehn Wölbschleussen, eine Mühlgrabenüberbrückung mit Blechträgern und eine grosse Anzahl zur Wasserableitung erforderlicher Deckschleussen;

Die Bahn wird im Unterbau durchgängig für zwei Geleise hergestellt. — In Tharandt, bei Klingenberg und bei Freiberg werden Bahnhöfe, bei „Edle Krone Fundgrube" und bei Bobritzsch Haltestellen, sowie bei den obern Muldener Hütten ein besonderer Kohlenbahnhof für den Hüttenbedarf (letzterer auf Kosten der Hütten-Verwaltung) angelegt.

2.

Für das Eisenbahnproject Chemnitz-Annaberg wurde eine Variante zu der im Jahre 1856 über Gelenau, Thum und Ehrenfriedersdorf bearbeitete Linie specieller untersucht. Diese Variante geht bei Altenhayn von der vorangegebenen Bahnrichtung ab, führt über Gornau (Bahnhof für Zschopau), Weissbach, Untergelenau in das Wilischthal, steigt in demselben nach Herold und Ehrenfriedersdorf und schliesst sich jenseits der letztgenannten Stadt wieder an das frühere Project an.

3.

Die Vorarbeiten für eine bei Coswig von der leipzig-dresdener Eisenbahn abzweigende Eisenbahnanlage nach Meissen, sowie

4.

für Kohleneisenbahnen zur Verbindung der auf dem rechten Muldenufer bei Zwickau liegenden Steinkohlengruben mit der obererzgebirgischen Linie (Zwickau-Schwarzenberg) der westlichen Staatseisenbahnen bei Schedewitz und Bockwa gelangten zur Vollendung.

5.

Es wurden specielle Terrainrecognoscirungen vorgenommen und Vorveranschlagungen bearbeitet für Eisenbahnanlagen von Dresden über Meissen (linkes Elbufer) nach Döbeln; von Döbeln einerseits über Leisnig und Grimma nach Leipzig und andererseits über Hainichen nach Freiberg.

II.

Neu vollendete Eisenbahnen in den Jahren 1858 und 1859.

1) Die chemnitz-zwickau-gössnitzer Staatseisenbahn.

Der im Jahre 1855 begonnene Bau einer Eisenbahn von Chemnitz nach Zwickau mit Flügelbahn nach Gössnitz wurde bis zum Monat November des Jahres 1858 soweit vollendet, dass die Eröffnung des Betriebes auf der genannten Eisenbahn am 15. November 1858 erfolgen konnte. Im Laufe des Jahres 1859 wurden mehrere noch rückständig gebliebene Hochbauten, sowie die Herstellung des zweiten Schienengeleises für die Hauptbahn — die Flügelbahn ist nur für ein Schienengeleis eingerichtet — vollendet und in Benutzung genommen.

Für Herstellung des 215 979 Fuss langen Bahnunterbaues mussten im Ganzen

76 893 880 Cubikfuss Boden

gewonnen und bewegt werden.

An Kunstbauobjecten wurden ausgeführt:

71 Fluss-, Bach- und Wegüberbrückungen, theils gewölbt, theils mit eisernen — einige Einschnittsüberbrückungen für Wirthschaftswege mit hölzernen — Tragewerken,
32 Wölbschleussen,
367 Deckschleussen und offene Schleussen,
18 Futtermauern,
11 Böschungsabpflasterungen,
23 Grabenabpflasterungen,
31 Röhrenleitungen.

An bedeutenderen Ueberbrückungen sind zu erwähnen:

die Brücke über die Gablenzbach in der Gablenz-Vorstadt in Chemnitz; gewölbte schiefe Brücke mit 3 Oeffnungen zu 42 Fuss lichter Weite; Brückenlänge 166 Fuss, grösste Höhe 33 Fuss;

die Ueberbrückung der Chemnitzbach und der Viaduct in der Nicolai-Vorstadt in Chemnitz; 18 überwölbte Oeffnungen und zwar 4 zu 50 Fuss, 7 zu 40⅔ Fuss, eine zu 40 Fuss und 6 zu 19 Fuss lichter Weite; die Länge der Ueberbrückung nebst Viaduct beträgt 1 012 Fuss, die grösste Höhe 39 Fuss;

die Ueberbrückung des Hüttengrundes bei Hohenstein, 446 Fuss lang; 3 überwölbte Oeffnungen von 50 Fuss, zwei dergleichen von 39 Fuss lichter Weite; grösste Höhe der Ueberbrückung 84 Fuss;

der Viaduct über das Lungwitzthal unweit Glauchau; 6 gewölbte Oeffnungen von 40 Fuss lichter Weite; Brückenlänge 370 Fuss, grösste Höhe 34,5 Fuss;

die Muldenbrücke bei Glauchau; drei gewölbte Oeffnungen und zwar zwei zu 32 Fuss und eine zu 100 Fuss lichter Weite; Brückenhöhe 30 Fuss, Brückenlänge 296 Fuss;

der Viaduct über die Mulden-Inundation bei Glauchau; 13 Oeffnungen, von denen 4 mit eisernen Tragewerken (Blechträger) und 9 mit Gewölben überspannt sind; die lichte Weite beträgt bei zwölf Oeffnungen 26 Fuss, die dreizehnte Oeffnung hat 36 Fuss lichter Weite; grösste Brückenhöhe 25 Fuss;

der Viaduct über das Thal des Marienthaler Baches bei Zwickau, 323 Fuss lang, 51 Fuss hoch; 8 überwölbte Oeffnungen zu 31,5 Fuss lichter Weite;

die Pleissenbrücke bei Gössnitz; 2 gewölbte Oeffnungen zu 60 Fuss und 14 Fuss lichter Weite; Brückenhöhe 22 Fuss;

drei Hochfluthbrücken für die Pleissen-Inundation bei Gössnitz; zusammen 8 Oeffnungen, je von 20 Fuss lichter Weite;

eine Futtermauer am Abgangspunkte der Gössnitzer Flügelbahn von der Hauptbahn bei Schönbörnchen, von 1960 Fuss Länge und 26 Fuss Höhe.

Der hergestellte Oberbau besteht aus 346448,4 laufende Fuss Hauptgeleisen und 79310 laufende Fuss Nebengeleisen auf den Bahnhöfen und Haltestellen.

Bei Hohenstein, bei Sct. Egydien (für Lichtenstein), bei Glauchau und bei Meerane wurden Bahnhöfe mit den dazu erforderlichen Baulichkeiten angelegt; die Bahnhöfe bei Chemnitz, Zwickau und Gössnitz wurden entsprechend vergrössert und auf dem Bahnhofe Chemnitz noch besonders eine Locomotiven- und Wagen-Reparaturwerkstätte eingerichtet.

In Nicolai-Vorstadt bei Chemnitz, bei Siegmar, Grüna, Wüstenbrand und Niedermosel wurden Haltestellen angelegt.

Zur bequemeren Verbindung der Städte Lichtenstein und Callenberg mit dem Bahnhofe bei Sct. Egydien wurde ein ziemlich bedeutender Correctionsbau der lichtenstein-glauchauer Chaussée zwischen Lichtenstein und Sct. Egydien ausgeführt.

An Betriebsmitteln wurden angeschafft:

12 Locomotiven,
6 Tender,
23 Personenwagen,
55 bedeckte Güterwagen,
390 offene Güterwagen.

Bis zum Schlusse des Jahres 1859 betrug der Gesammtaufwand für die chemnitz-zwickau-gössnitzer Eisenbahn

4900145,96 Thlr.

Die im Monat Juli 1858 besonders das Gebiet der Zwickauer Mulde betroffene Wassercalamität verursachte auch an einigen Bauwerken der in Rede stehenden Eisenbahn nicht unwesentlichen Schaden; so wurden unter andern an dem Inundations-Viaducte bei Glauchau einige Pfeilerstirnen dergestalt unterwaschen, dass diese Pfeiler und Bögen abgetragen und erstere neu aufgemauert werden mussten; an die Stelle der Bögen traten — des Zeitgewinnes halber — Blechträger (daher die oben angegebene gemischte Construction bei diesem Kunstbauobjecte); am Lungwitzthal-Viaducte wurden die Flügelmauern unterwaschen und mussten ebenfalls umgebauet werden; die Damm- und Einschnittsböschungen litten durch die starken Regengüsse bedeutend und die Wiederherstellung erforderte ansehnliche Arbeitskräfte und Kosten.

2) Die zwickau-schwarzenberger Staatseisenbahn.

Die zwickau-schwarzenberger Staatseisenbahn wurde am 11. Mai 1858 durch Se. Majestät den König feierlich eröffnet und am 15. Mai dem Verkehr überwiesen.

Die Länge der in eingeleisiger Bahnbreite hergestellte Planie beträgt 140039 Fuss, wozu 38611568 Cubikfuss Boden gewonnen und bewegt worden sind.

An bedeutenderen Kunstbauobjecten sind anzuführen:

die Ueberbrückung des Kirchberger Wassers bei Wilkau; 2 Oeffnungen von 24 Fuss lichter Weite mit Blechträgern überbrückt; grösste Höhe der Brücke 17 Fuss;

die Ueberbrückung der Mulde bei Grüna; 2 Oeffnungen, à 68 Fuss lichter Weite, mit Gitterträgern, 3 gewölbte Oeffnungen zu 12 Fuss und eine dergleichen zu 18 Fuss lichter Weite; 22 Fuss grösste Höhe. In Folge des bei der Hochfluth im Jahre 1858 hier stattgefundenen Dammdurchbruches, wobei auch ein Theil der Brücke — die drei gewölbten 12 Fuss weiten Oeffnungen — zerstört wurde, ersetzte man letztere durch zwei, 40 Fuss weit gespannte, mit Gitterträgern überbrückte Oeffnungen;

die Ueberbrückung der Mulde bei Niederschlema, 190 Fuss lang, 36 Fuss hoch; 2 überwölbte Oeffnungen von 60 Fuss Spannung und 2 dergleichen von 20 Fuss Spannung; Richtung der Bahnaxe gegen den Stromlauf 53 Grad;

die Ueberbrückung der Schlema in Niederschlema, 99 Fuss lang, 24 Fuss hoch; eine überwölbte Oeffnung von 20 Fuss, zwei Oeffnungen, à 12 Fuss lichter Weite;

die Muldenbrücke oberhalb Niederschlema, 158 Fuss lang, 24 Fuss hoch; zwei Gitterträger-Oeffnungen von 72 Fuss lichter Weite;

die Ueberbrückung des Schwarzwassers bei Aue; eine Oeffnung von 60 Fuss lichter Weite mit Gitterträgern und zwei überwölbte Oeffnungen von 12 Fuss lichter Weite, 22 Fuss hoch. Der hier ebenfalls in Folge der Hochfluth im Jahre 1858 entstandene Dammdurchbruch veranlasste die Vergrösserung des Fluthraumes dieser Brücke durch Anbau einer 40 Fuss weiten, mit Gitterträgern überbrückten Oeffnung;

die beiden Schwarzwasserbrücken bei Unterpfannenstiel; die eine 220 Fuss lang, 31,8 Fuss hoch, 2 überwölbte Oeffnungen zu 44 Fuss und 2 dergleichen zu 12 Fuss lichter Weite; die andere 224 Fuss lang, 26 Fuss hoch, 2 überwölbte Oeffnungen zu 45,8 Fuss, eine dergleichen zu 14 Fuss und eine zu 15⅖ Fuss lichter Weite;

die Schwarzwasserbrücke unterhalb Lauter, 170 Fuss lang, 46 Fuss hoch; eine überwölbte Oeffnung von 72 Fuss und eine dergleichen von 11½ Fuss lichter Weite;

die Schwarzwasserbrücke oberhalb Lauter, 170 Fuss lang, 31 Fuss hoch; eine gewölbte Oeffnung von 60 Fuss und 2 dergleichen von 12 Fuss lichter Weite.

Ausser vorstehend aufgeführten Ueberbrückungen wurden

28 kleinere Weg- und Bachbrücken,
39 Wölbschleussen,
180 Deckschleussen und offene Schleussen,
5 Futtermauern,
38 Uferböschungsabpflasterungen längs der Mulde und dem Schwarzwasser

erbauet und aufgeführt.

Die Bahn ist mit 133898 laufende Fuss Hauptgeleisen und auf den Bahnhöfen und Haltestellen mit 39040 laufende Fuss Nebengeleisen versehen worden.

Der Bahnhof bei Zwickau wurde entsprechend erweitert, namentlich das Aufnahmegebäude daselbst von Grund aus neu erbaut und für den Betrieb der sächsich-bayerschen, der riesa-zwickauer und der schwarzenberger Bahnlinie eingerichtet. In Wiesenburg, Stein, Aue und Schwarzenberg wurden Bahnhöfe, in Fährbrücke (Grüna), Niederschlema und Lauter Haltestellen etablirt, die erforderlichen Betriebsgebäude und sonstigen Betriebseinrichtungen daselbst hergestellt.

Für Rechnung des Baufonds der zwickau-schwarzenberger Staatseisenbahn wurden:

5 Locomotiven,
4 Tender,
18 Personenwagen,
30 bedeckte Güterwagen,
150 offene Güterwagen

angeschafft. — Die Locomotiven haben 6 Räder, von denen 4 gekuppelt sind, die Achse der beiden Vorderräder aber so viel verschiebbar ist, dass die Räder sich in die allerdings sehr engen Bahncurven (bis zu 600 Fuss Halbmesser) einstellen können; die Verschiebung der Vorderachse zur Seite von der geraden Linie ab und zwar in der Richtung eines mit 4,9018 Fuss engl. Halbmesser beschriebenen Bogens, beträgt 0,09984 Fuss engl. (30 Millimeter) nach jeder Seite und entspricht einer Bahncurve von 492 Fuss sächs. Halbmesser; der Winkel, um den sich die Vorderachse gegen eine feststehende Achse verdrehen lässt, beträgt 1 Grad 9 Minuten 0,7 Secunde; der Cylinderdurchmesser beträgt 15 Zoll, der Kolbenhub 22 Zoll, der Durchmesser der Treibräder 4,5 Fuss, der Radstand der beiden gekuppelten Achsen 5,085 Fuss und der Radstand aller drei Achsen 11,729 Fuss engl. Mass, das Gewicht der Locomotiven, incl. Wasser, beträgt 561 Zollcentner.

Der Bauaufwand für die zwickau-schwarzenberger Staatseisenbahn mit Einschluss der vorgedachten Wiederherstellungskosten der Wasserbeschädigungen betrug am Jahresschlusse 1859

2323159,26 Thlr.

Härter noch als die chemnitz-zwickauer Bahnstrecke wurde die zwickau-schwarzenberger Eisenbahn von den im Sommer 1858 stattgefundenen Hochfluthen der Mulde und des Schwarzwassers betroffen. Die längs der genannten Flüsse, in deren sehr gekrümmten und stellenweise sehr engen Thälern, hinführende Eisenbahn lag zwar allenthalben über dem damals bekannten höchsten Wasserstande, die dem Wasser ausgesetzten Dammböschungen waren allenthalben mit soliden Abpflasterungen und Vorlagen geschützt worden; allein theils stieg das Wasser bei der erwähnten Hochfluth bis zu einer noch nie dagewesenen Höhe, bis wohin die vor-

gedachten Böschungsabpflasterungen nicht reichten, theils bildeten sich an mehreren Stellen und namentlich vor mehreren Brücken in den Flussbetten förmliche Querdämme und Ueberfälle von durch den Strom mit fortgerissenen Bäumen und Strauchwerk und theils wurde an andern Stellen der durch hinlänglich breites — bis zu 200 Fuss Breite — Vorland für gedeckt angesehene Dammfuss in Folge des Abspülens und Fortreissens jenes Vorlandes dem unmittelbaren Wasserangriffe ausgesetzt und so geschah es denn, dass die Böschungsabpflasterungen vielfach zerstört wurden und an mehreren Stellen Dammdurchbrüche entstanden, namentlich an den Muldenbrücken bei Bockwa und bei Grüna, bei Wilkau, unterhalb Stein, bei der sogenannten Prinzenhöhle unterhalb Niederschlema und dicht oberhalb Aue an zwei Stellen, wogegen von Aue bis Schwarzenberg fast gar keine Beschädigungen der Eisenbahnanlage vorkamen. In Folge jener Beschädigungen musste jedoch der Betrieb auf der schwarzenberger Eisenbahn einstweilen eingestellt werden. Die Wiederherstellung nahm die Zeit bis im Monat October in Anspruch und verursachte einen Kostenaufwand von ca. 120000 Thlr.

Die vollständige Wiederaufnahme des Betriebes konnte am 24. October 1858 erfolgen, nachdem schon früher der Gütertransport in beschränkter Weise wieder eingerichtet worden war.

3) Die schneeberger Zweigbahn.

Der Bau der bei Nieder-Schlema westlich von der zwickau-schwarzenberger Staatseisenbahn abzweigenden Flügelbahn nach Schneeberg wurde im Monat September 1858 begonnen und im Laufe des Jahres 1859 soweit vollendet, dass der Betrieb am 19. September des soeben genannten Jahres eröffnet werden konnte; unvollendet war am Jahresschlusse nur noch das Stationsgebäude auf dem Bahnhofe Schneeberg, dessen Bau örtlicher Hindernisse wegen erst im Spätherbst des Jahres 1859 begonnen werden konnte. Dasselbe wird ausser den für die Eisenbahn-Verwaltung erforderlichen Räumlichkeiten auch die Localitäten für das Postamt zu Schneeberg enthalten.

Die Länge dieser Flügelbahn beträgt 18418 Fuss oder 0,693 Meile, ist aber in den Tarifen zu 1 Meile angenommen, um die durch die sehr bedeutende Ansteigung von Niederschlema nach Schneeberg herbeigeführten Betriebserschwernisse einigermassen auszugleichen. Diese Ansteigung beträgt nicht weniger als 340 Fuss, so dass das durchschnittliche Steigungsverhältniss sich zu $1/_{53}$ herausstellt, das im Maximum bis zu $1/_{40}$ erhöhet werden musste.

Der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahncurven beträgt 600 Fuss. Mit Einschluss eines in der Verlängerung des Hauptbahnhofes zu Schneeberg an diesen anstossenden Bahnhof für Holz-, Steinkohlen- und Steintransporte beträgt die Planielänge der Flügelbahn 18850 Fuss und es sind zu Herstellung derselben

2700000 Cubikfuss Boden

bewegt worden.

An Kunstbauobjecten waren auszuführen:

fünf Ueberbrückungen des Schlemabaches, und zwar drei schiefe Ueberbrückungen von 28, 30 und 34 Fuss lichter Weite mit Blechträgern, eine schiefe Ueberbrückung mit Schienenträgern an der Vereinigung des Hauptbahnhofes mit dem Productenbahnhofe und eine gewölbte Ueberbrückung zur Ueberführung der Chaussée von Schneeberg nach Eibenstock;

ferner 27 Wölbschleussen, Deckschleussen, Schleussen mit Schienenträgern und offene Schleussen;

11 Futtermauern an Damm- und Einschnittsböschungen, worunter die 800 Fuss lange, 21 Fuss hohe Futtermauer längs des linken Ufers des Schlemabaches am Hauptbahnhofe zu Schneeberg.

Der Oberbau bestehet aus 18420 laufende Fuss Hauptgeleisen und 9180 laufende Fuss Nebengeleisen auf den Bahnhöfen Niederschlema und Schneeberg, sowie auf der Haltestelle am Königlichen Blaufarbenwerke zu Oberschlema.

An Hochbauten wurden vollendet:

der Güterschuppen und die Locomotivremise mit Wasserstation auf dem Bahnhofe Schneeberg;

die Locomotivremise und ein kleines Stationsgebäude auf dem Bahnhofe Niederschlema;

ein Bahnwärterhaus mit Oberbahnwärterwohnung;

5 grössere und 4 kleinere Bahnwärter- und Signalwärterhäuser.

An Betriebsmitteln wurden 2 Tenderlocomotiven angeschafft, welche in der Hauptsache dieselbe Construction haben wie die Locomotiven für die schwarzenberger Bahn; die erforderlichen Wagen werden aus dem Wagenparke der westlichen Staatseisenbahnen gestellt.

Die Baukosten beliefen sich am Schlusse des Jahres 1859 auf

217573 Thlr. 3,8 Ngr.

4) Die chemnitz-würschnitzer Eisenbahn.

Bereits am 27. Mai 1858 konnte auf der bei Wüstenbrand von der chemnitz-zwickauer Staatseisenbahn abzweigenden Eisenbahn in das würschnitzer Steinkohlenrevier die erste Probefahrt mittelst der Locomotive vorgenommen werden und nachdem am 29. October desselben Jahres die gesammte Bahnanlage von dem Finanz-Ministerium, behufs des von der Actiengesellschaft an die Staatsverwaltung gegen einen bestimmten Bahnzins überlassenen Betriebes, übernommen worden war, wurde die Bahn für den Steinkohlen- und Gütertransport in Betrieb gesetzt.

Für die 43196 laufende Fuss lange Bahnplanie wurden

6471560 Cubikfuss Boden

bewegt.

Die hergestellten Kunstbauobjecte bestehen in:

1320 laufende Fuss Deckschleussen durch den Bahnkörper,
76 „ „ offene Schleussen desgleichen,
620 „ „ Bahngraben-Deckschleussen,
100 „ „ Futtermauern.

Der Oberbau besteht aus 40150 laufende Fuss Hauptgeleisen und 9050 laufende Fuss Nebengeleisen.

An Hochbauten wurden

ein Stationsgebäude, eine Locomotivremise, ein Wasserstationshaus, ein Pferdestall, ein Oberbahnwärterhaus auf dem Bahnhofe bei Lugau;
ein Wasserstationshaus an der Abzweigungsstelle bei Wüstenbrand,
und ausserdem 7 grössere und 7 kleinere Bahnwärter- und Signalwärterhäuser

erbauet.

Die aus dem Baufond angeschafften Betriebsmittel bestanden am Schlusse des Jahres 1859 aus

2 Tenderlocomotiven und
60 Stück offenen Güterwagen.

Der gesammte Herstellungsaufwand betrug bis zum Schlusse des genannten Jahres

412741 Thlr. 16 Ngr. 1 Pf.

Theils auf Kosten der Eisenbahn-Actiengesellschaft, theils auf Kosten der betreffenden Steinkohlengewerkschaften sind bis zum Schlusse des Jahres 1859 Zweigeisenbahnen nach dem Carlsschachte, dem Sewaldschachte, dem D- und Ottoschachte hergestellt und in Betrieb gesetzt worden.

5) Die zittau-reichenberger Eisenbahn.

Die Betriebseröffnung der zittau-reichenberger Eisenbahn erfolgte am 1. December 1859; unvollendet war am Jahresschlusse noch das Administrations- und Stationsgebäude auf dem Bahnhofe Zittau, doch konnten die für den Bahnbetrieb erforderlichen Localitäten des Parterres von der Betriebseröffnung an benutzt werden.

Zu Herstellung der auf Doppelgeleis angelegten 97800 Fuss langen Bahnplanie mussten

99583168 Cubikfuss Boden

— worunter ein bedeutender Theil Felsen — gewonnen und bewegt werden.

An Kunstbauobjecten waren herzustellen:

44 gewölbte Ueberbrückungen mit zusammen 105 Bogenöffnungen,
8 eiserne Ueberbrückungen (Schienenträger),
15 Wölbschleussen,
127 Deckschleussen,
11 Futtermauern,
mehrere Abpflasterungen von Dammböschungen längs der Neisse.

Zu den bedeutenderen Kunstbauobjecten gehören:

a) der Viaduct über die Mandau- und Neisseniederung bei Zittau. Derselbe besteht aus 34 Bogenöffnungen, von denen 33 eine Spannung von 60 Fuss und eine — über die Neisse — eine Spannung von 80 Fuss haben; der ganze Viaduct ist mit Einschluss der Landpfeiler 2644,5 Fuss lang und mit Einschluss der Grundtiefe 59 bis 77 Fuss hoch; derselbe enthält 1898274 Cubikfuss Mauerwerk; die Baukosten betragen 406000 Thlr;

b) die Neisseüberbrückung bei Weisskirchen mit zwei 80 Fuss weiten, schief überwölbten Oeffnungen; die Brückenhöhe beträgt 72 Fuss, die ganze Länge der Brücke 430 Fuss und die gesammte Mauermasse 387 472 Cubikfuss;

c) der Viaduct bei Weisskirchen; 4 überwölbte Oeffnungen von 42 Fuss Spannung; Brückenhöhe 41,5 Fuss, Brückenlänge 271,5 Fuss; Mauermasse = 110 541 Cubikfuss;

d) die Neisseüberbrückung unterhalb Kratzau, 32 Fuss hoch, mit zwei überwölbten Oeffnungen von 56 Fuss lichter Weite; Brückenlänge = 245 Fuss; Mauermasse 82 432 Cubikfuss.

e) die Neissebrücke oberhalb Kratzau, 24 Fuss hoch, mit drei überwölbten Oeffnungen von 50 Fuss Spannweite; die ganze Länge der Brücke beträgt 184 Fuss; die Mauermasse 106 208 Cubikfuss;

f) die Neissebrücke unterhalb der Ruine Hammerstein, 88 Fuss hoch und 2 schief überwölbte Oeffnungen von 80 Fuss Spannweite; ganze Brückenlänge = 423 Fuss; Mauermasse 493 600 Cubikfuss;

g) der Viaduct und Neissebrücke oberhalb der Ruine Hammerstein, 854 Fuss lang, 74 Fuss hoch, aus 13 überwölbten Oeffnungen von je 32 Fuss Spannung und zwei dergleichen Oeffnungen von je 80 Fuss Spannung bestehend; die hergestellte Mauermasse beträgt 639 840 Cubikfuss;

h) der Viaduct bei Machendorf; 3 überwölbte Oeffnungen von 27 Fuss Spannweite; Brückenhöhe = 56,5 Fuss, Brückenlänge = 116 Fuss; Mauermasse = 125 485 Cubikfuss;

i) im franzensdorfer Thale, dicht vor dem Bahnhofe Reichenberg, mussten durch den über 80 Fuss hohen Damm zwei Wegunterführungen und eine Bach- und Mühlgrabenüberbrückung — letztere von 60 Fuss lichter Weite, 108 Fuss Gewölblänge — hergestellt werden, welche drei Kunstbauobjecte nicht weniger als 877 080 Cubikfuss Mauerwerk enthalten.

Der hergestellte eingeleisige Oberbau besteht aus 97 800 laufende Fuss Hauptgeleisen und 42 296 laufende Fuss Nebengeleisen auf den Bahnhöfen Zittau, Grottau, Kratzau und Reichenberg, sowie auf der Haltestelle Machendorf.

An Hochbauten sind ausgeführt worden:

a) Auf dem Bahnhofe Zittau:
   1) das Hauptverwaltungs- und Stationsgebäude mit den Eisenbahnbetriebs-, Post-, Zoll- und Passabfertigungslocalitäten, mit Dienstwohnungen für die soeben genannten Verwaltungszweige, mit einer Caserne für kaiserlich königlich österreichische Polizeimannschaften, sowie mit angebauten Wirthschaftshöfen;
   2) die Locomotivremise für zwei Locomotiven mit Wasserstation, Schmiedewerkstatt und einigen kleinen Dienstwohnungen;
   3) drei Güterschuppen, von denen zwei ausschliesslich für die Zollabfertigung bestimmt sind;
   4) eine Reserve-Wasserstation.

b) Auf dem Bahnhofe Grottau:
   1) ein Stationsgebäude mit Betriebslocalitäten und Dienstwohnungen;
   2) ein Güterschuppen.

c) Auf dem Bahnhofe Kratzau:
   1) ein Stationsgebäude wie in Grottau;
   2) ein Güterschuppen;
   3) eine Wasserstation mit Kohlenschuppen.

d) Auf der Haltestelle Machendorf:
   ein kleineres Stationsgebäude.

e) Auf dem Bahnhofe Reichenberg:
   1) ein Stationsgebäude wie in Zittau, jedoch gemeinschaftlich mit der süd-norddeutschen Verbindungs-Eisenbahn;
   2) ein Güterschuppen;
   3) eine Locomotivremise für 6 Locomotiven mit kleiner Werkstätte;
   4) eine Wasserstation gemeinschaftlich mit der süd-norddeutschen Verbindungs-Eisenbahn;
   5) ein Wagenremise;
   6) ein Kohlenschuppen;

f) längs der Bahnlinie 24 grössere und 13 kleinere Bahnwärter- und Signalwärterhäuser.
   Ferner wurde

g) in Folge der Anlage der zittau-reichenberger Eisenbahn auf dem Bahnhofe Löbau eine Locomotiven- und Wagenreparaturwerkstatt mit Locomotivremise erbaut und dem Betriebe übergeben.

Der Bauaufwand für die zittau-reichenberger Eisenbahn betrug bis zum Schlusse des Jahres 1859:

3281213 Thlr. 15 Ngr. 4 Pf.,

wovon

829630 Thlr. 23 Ngr. 6 Pf. auf den in Sachsen liegenden Theil der Bahn,
1922299 „ 17 „ 6 „ auf den in Böhmen liegenden Theil und
532283 „ 4 „ 2 „ auf gemeinschaftliche Ausgaben

kommen. Mit Einschluss der Verzinsung des Baucapitals während der Bauzeit und der Kosten für das Directorium beträgt der Gesammtaufwand bis zu dem vorgenannten Zeitpunkte

3541080 Thlr. 29 Ngr. 4 Pf.

6) Die leipzig-bitterfeld-berliner Eisenbahn.

Der im Jahre 1857 begonnene Bau einer von Leipzig über Bitterfeld nach Wittenberg und von da auf die berlin-anhalter Bahn nach Berlin führenden Eisenbahn, von welcher mit Einschluss der nach der leipziger Verbindungsbahn führenden Bahnstrecke 31971 Fuss = 1,32 Meile im Königreiche Sachsen liegen, wurde im Jahre 1858 soweit vollendet, dass die Betriebseröffnung im Monat Januar 1859 erfolgen konnte.

III.

Im Bau begriffene Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1859.

a) Der Bau der unter I. 1. näher beschriebenen Eisenbahn von Tharandt nach Freiberg.

Derselbe begann am 13. September des soeben genannten Jahres. Bis zum Jahresschlusse waren

10018160 Cubikfuss Boden,

worunter ungefähr 43 Procent Felsen, gewonnen und bewegt worden.

An Kunstbauobjecten wurden nur einige Deckschleussen vollendet;

2 Böschungsabpflasterungen,
5 gewölbte Ueberbrückungen,
2 Wölbschleussen und
4 Deckschleussen

befanden sich im Bauangriff; die Grundgrabung zu den drei Viaducten über das Colmnitz-Bobritzsch- und Muldenthal wurde begonnen und am Bobritzsch-Viaducte auch die beiden Wasserpfeiler bis über das Hochwasser aufgemauert.

In den Monaten September und October waren täglich durchschnittlich 1735 Arbeiter beschäftiget.

Das Bauleitungs- und Baubeaufsichtigungspersonal bestehet aus:

1 Oberingenieur,
3 Sectionsingenieuren,
6 Ingenieur-Assistenten,
12 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Wächterpersonal.

b) Von einer Actiengesellschaft wurde der Bau einer der oben unter I. 4. erwähnten Kohleneisenbahnen begonnen und zwar der sogenannten oberhohndorf-reinsdorfer Zweigeisenbahn, welche bei Schedewitz von der zwickau-schwarzenberger Staatseisenbahn östlich abzweigt und nach den jenseits der Mulde in reinsdorfer und oberhohndorfer Fluren gelegenen Kohlenschächten führt. — Die ganze Bahnanlage wird mit Einschluss der von der Hauptbahn nach den einzelnen Kohlenschächten führenden Abzweigungen etwa 0,95 Meilen lang, steigt 224,2 Fuss und fällt 21,5 Fuss. Das Steigungsmaximum beträgt $1/_{55}$ und der kleinste Halbmesser der Bahncurven 500 Fuss.

IV.

Neubaue und Vervollständigungen bei den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen.

A. Bei den Staatseisenbahnen.

a) Bei den westlichen Staatseisenbahnen.

aa) Sächsisch-bayersche Linie.

1. Mit der Erbauung eines zweiten Güterschuppens auf dem Bahnhofe bei Leipzig und der Herstellung der für den neuangelegten Kohlenbahnhof daselbst erforderlichen Geleise, Einfriedigungen und sonstigen Einrichtungen wurde die im Jahre 1857 begonnene Erweiterung des vorgenannten Bahnhofes vollendet.

In Folge des immer mehr zunehmenden Verkehrs musste bereits im Jahre 1859 mit einer wesentlichen Vermehrung der Betriebsfahrzeuge begonnen werden und hierdurch sowohl, wie durch die Vereinigung der Betriebsmittel der westlichen Staatseisenbahnen in einen gemeinschaftlichen Park, machte sich die Erweiterung der Locomotivremisen und der Reparaturwerkstätten nothwendig, wodurch unter anderen wiederum eine Vergrösserung des Bahnhofes Leipzig bedingt wurde, um daselbst eine Wagenreparaturwerkstätte von 340 Fuss Länge, 590 Fuss Breite, einer dergleichen von 90 Fuss Länge und 96 Fuss Breite und ein zugehöriges Dampfmaschinen- und Kesselhaus zu erbauen, welche Anlagen im Laufe des Jahres 1859 vollendet wurden. — Hierher ist ferner zu rechnen: die Erbauung eines Wohnhauses für den Bahnhofschirrmeister und für Weichensteller, der Umbau des Wagenschuppens behufs einer zweckmässigeren Einrichtung desselben, die Anbringung von Blitzableitern auf dem Administrationsgebäude, sowie die Erbauung eines Zimmerschuppens und die Aufstellung von Ladegerüsten auf dem Bahnhofe Leipzig.

2. Auf dem Bahnhofe Kieritzsch wurde ein Gerätheschuppen erbauet.

3. Die sich immer mehr herausstellende Unzulänglichkeit des Güterschuppens auf dem Bahnhofe Crimmitzschau machte einen Neubau und gleichzeitige Vergrösserung desselben nothwendig.

4. Auf dem Bahnhofe Reichenbach wurde Gasbeleuchtung eingerichtet, die Wasserstationseinrichtung vergrössert und eine Privatanlage hergestellt.

5. Dem häufig eintretenden Mangel an Locomotivspeisewasser auf dem Bahnhofe Plauen konnte zeither nur durch sehr kostspielige Wasserzufuhren einigermaassen abgeholfen werden. Die mehrfach angestellten Versuche, durch Brunnen oder Quellenzuführungen den Wasserbedarf zu beschaffen, waren in Folge der Oertlichkeit der Lage des genannten Bahnhofes fast ganz erfolglos geblieben. Der Uebelstand des Wassermangels konnte hier nur durch Entnahme des Wassers aus der Elster völlig beseitigt werden. Mittelst einer in der Nähe der Elster aufgestellten Dampfmaschine wird nunmehr das Wasser in einer bei 7000 Fuss langen Röhrenleitung 364 Fuss hoch nach dem Bahnhofe in die dort aufgestellten Cisternen gedrückt und es hat sich gezeigt, dass der hierdurch verursachte Kostenaufwand (11 397 Thlr. 22 Ngr. 5 Pf., wovon 2648 Thlr. 23 Ngr. 7 Pf. auf die Dampfmaschine, 4338 Thlr. 20 Ngr. 7 Pf auf Grunderwerb und Gebäude und 4410 Thlr. 8 Ngr. 1 Pf. auf die eiserne Röhrenleitung kommen) — mit Einschluss der Zinsen des Anlagecapitals — immer noch hinter dem für das Wasserzufahren entstandenen Aufwande zurückbleibt.

6. Auf dem Bahnhofe Mehltheuer wurden einige Nebengeleise für den Productenverkehr neu hergestellt.

7. Auch auf dem Bahnhofe Reuth ist der dort vorkommende Wassermangel nur durch Wasserzuführungen in Röhrenleitungen zu beseitigen und es wurde die Speisung derselben durch Anlegung neuer Sammelbassins vervollständiget.

8. Zu Unterbringung der Weichensteller auf dem Bahnhofe Hof, während des Dienstes, wurde daselbst ein besonderes Gebäude errichtet.

9. Die unter aa Nr. 1 erwähnte Betriebsmittelvermehrung hatte auch die Vergrösserung zweier Locomotivremisen auf dem Bahnhofe Zwickau um je drei Locomotivstände zur Folge, wodurch die Anzahl derselben auf dem genannten Bahnhofe auf 24 in drei Anheizegebäuden gebracht worden ist.

10. In Leipzig wurde vom Bahnhofe der bayerschen Linie eine electrische Telegraphenleitung nach dem Bahnhofe der leipzig-dresdener und nach dem Bahnhofe der leipzig-bitterfeld-berliner Eisenbahn hergestellt.

bb) Niedererzgebirgische Linie.

1. Das für die Betriebsbedürfnisse fernerhin nicht mehr ausreichende Locomotiven-Anheizegebäude mit Wasserstation und Werkstätten, sowie der Cokschuppen auf dem Bahnhofe Riesa wurden abgebrochen und an einer andern, zweckmässiger gelegenen Stelle in grösseren Dimensionen — für 9 Locomotivstände — wieder aufgebaut, auch die hierzu erforderlichen neuen Geleise hergestellt.

2. Das Stationsgebäude auf dem Bahnhofe Stauchitz wurde durch Anbaue behufs der Aufnahme der Postexpeditionslocalitäten und eines Warteraumes vergrössert.

3. Die unzureichenden Ladeperrons und Geleise für den Productenverkehr auf dem Bahnhofe Ostrau wurden durch Verbreiterung des Bahnhofes den Bedürfnissen entsprechender eingerichtet, beziehentlich vermehrt.

4. Durch eine Verlängerung des zweiten Geleises auf dem Bahnhofe Oberlichtenau um 1600 Fuss wurde dem dort fühlbar gewordenen Geleismangel einigermaassen abgeholfen.

5. An der Haltestelle Erlau machte sich die Erbauung eines Stationshauses nothwendig.

6. Das Locomotiven-Anheizegebäude auf dem Bahnhofe Chemnitz wurde um zwei Locomotivenstände vergrössert, eine Dienstwohnung im Administrationsgebäude daselbst zu einer Eilgutexpedition nebst Lagerräumen, sowie eine zweite Dienstwohnung neu eingerichtet; an dem der Eisenbahnverwaltung gehörigen Grundstücke auf der Waisenstrasse in Chemnitz wurden Trottoirplatten gelegt, die Einfriedigung derselben mittelst eisernen Geländers ausgeführt und in dem Gebäude eine Dienstwohnung für den Betriebsingenieur eingerichtet.

b) Bei den östlichen Staatseisenbahnen

aa) Die sächsisch-böhmische Linie.

1. Die im Jahre 1857 begonnene Herstellung eines Aus- und Einschiffungsplatzes am linken Elbufer oberhalb der Marienbrücke, die Anlage von Schienengeleisen auf demselben und die Verbindung dieser Geleise vermittelst der zur Albertsbahn gehörigen Elbzweigbahn mit den sämmtlichen in Dresden einmündenden Eisenbahnen wurde vollendet und der Benutzung übergeben.

2. Die Ausmündung der sächsisch-böhmischen Linie am Leipziger Platze in Neustadt-Dresden, sowie das dort befindliche Bahnareal wurde durch Herstellung einer eisernen Einfriedigung abgegrenzt.

3. Die Zollräumlichkeiten auf dem Bahnhofe Altstadt-Dresden mussten durch Erbauung eines dritten interimistischen Zollgüterschuppens mit den dahinführenden Schienengeleisen und eines besonderen Zollexpeditionsgebäudes vermehrt werden.

4. Die durch die Elbe und die zur Stadt Pirna gehörigen Gebäude sehr beschränkte Räumlichkeit des Bahnhofes Pirna liess die Errichtung eines besonderen Bahnhofs für Producte — vornämlich Sandstein, Holz, Steinkohlen, Kalk — nicht länger verschieben. Leider aber gestattete die Oertlichkeit nicht, diesen Bahnhof in die unmittelbare Nähe des Hauptbahnhofes zu legen, derselbe musste vielmehr etwa 5000 Fuss entfernt an die Kreuzung der Chaussée von Dresden nach Pirna mit der sächsisch böhmischen Staatseisenbahn etablirt werden. Die erforderlichen Schienengeleise, Drehscheiben, Ladekrahne, Ladeperrons und Verwaltungsgebäude wurden hergestellt und dem Betriebe zur Benutzung übergeben.

5. Im Laufe des Jahres 1858 wurde die im Jahre 1857 begonnene Legung des zweiten Geleises zwischen Pirna und Königstein — bis auf eine ungefähr 12000 Fuss lange Strecke vom Bahnhofe Königstein nach Pirna zu — auf eine Länge von 41460 Fuss vollendet. Die Herstellungskosten betrugen pro laufenden Fuss Geleis 2,406 Thlr.

6 Der Bahnhof Krippen erhielt einen zweiten Einsteigeperron.

bb) Die sächsisch-schlesische Linie.

1. Auf dem Bahnhofe Dresden wurde ein zweiter Güterschuppen erbauet und die zugehörigen Geleis-, Strassen- und Schleussenanlagen hergestellt, die Bahnhofseinfriedigung vervollständigt und Gasbeleuchtung eingerichtet.

2. Die Haltestelle Langebrück erhielt einen Einsteigeperron.

3. Auf dem Bahnhofe Bischoffswerda wurde ein Güterschuppen erbauet und die hierzu erforderlichen Schienengeleise angelegt.

4. Der Bahnhof Bautzen erhielt eine Vermehrung der Kohlenabladegeleise, der Güterschuppen wurde vergrössert und Gasbeleuchtung eingerichtet.

5. Auf dem Bahnhofe Löbau wurde mit der theils durch den Bau der zittau-reichenberger Bahn, theils durch den vermehrten Verkehr nothwendig gewordenen Erweiterung des Bahnhofes und Vermehrung der Schienengeleise mit dem Um- und Neubau der Wasserstation und des Kohlenschuppens begonnen.

6. Die sämmtlichen Stationen wurden mit Morse'schen Schreibapparaten, an Stelle der zeither gebräuchlich gewesenen Fardely'schen Zeigerapparate versehen.

B. Bei den Privateisenbahnen.

a) Bei der leipzig-dresdener Eisenbahn wurden die sehr umfänglichen Neubauten zur Vergrösserung des Maschinenhauses, der nöthigen Werkstätten zur Erbauung und Reparatur der Wagen auf dem Bahnhofe Leipzig vollendet und mit den erforderlichen Maschinen- und Hülfswerkzeugen versehen. Auf dem Bahnhofe Dresden wurde eine Wagenremise und ein Cisternenhaus erbauet.

b) Bei der löbau-zittauer Eisenbahn ist der Antheil, den die Eisenbahngesellschaft an den durch die Anlegung der zittau-reichenberger Eisenbahn bedingten Herstellungen auf den Bahnhöfen Löbau und Zittau hat und die Einführung der Morse'schen Schreibapparate auf den Stationen zu erwähnen.

c) Bei der Albertseisenbahn sind wesentliche Neubauten und Vervollständigungen nicht vorgekommen.

V.

Bauliche Unterhaltung.

Die bauliche Unterhaltung der Eisenbahnen kostete

bei den Staatseisenbahnen		bei den Privateisenbahnen	
im Jahre 1858	im Jahre 1859 (mit Einschluss der wilkau-kirchberger Hauptbahn)	im Jahre 1858 (leipzig-dresdener-, löbau-zittauer, Alberts-Eisenbahn)	im Jahre 1859
468 123 Thlr. 4,5 Ngr.,	694 086 Thlr. 22,8 Ngr.,	184 618 Thlr. 3,7 Ngr.,	183 092 Thlr. 5,2 Ngr.,
d. i. pro Bahnmeile			
bei 55,712 Meilen Bahnlänge	bei 71,104 Meilen Bahnlänge, incl. wilkau-kirchberger Hauptbahn,	bei 24,175 Meilen Bahnlänge	
8 402,35 Thlr.	9 761,30 Thlr.	7 542,21 Thlr.	7 479,87 Thlr.

Der grössere Bahnunterhaltungsaufwand pro Meile Bahnlänge bei den Staatseisenbahnen — gegenüber den Privateisenbahnen — wird unter C (Unterhaltung des Oberbaues) begründet und gerechtfertiget werden.

Von dem vorstehend aufgeführten Unterhaltungsaufwande entfallen:

a) Auf die Unterhaltung des Bahnkörpers:

im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
4 219 Thlr. 1,7 Ngr.,	8 447 Thlr. 29,8 Ngr.,	2 630 Thlr. 21,3 Ngr.,	4 850 Thlr. 3 Ngr.,
d. i. pro Meile Bahnlänge			
75,73 Thlr.	118,81 Thlr.	107,47 Thlr.	198,14 Thlr.

Sowohl bei den Staats- als auch bei den Privateisenbahnen ist hierinnen der Aufwand für Wiederherstellung der durch die aussergewöhnlich heftigen Regengüsse in den Jahren 1858 und 1859 beschädigten Böschungen der Dämme und Einschnitte inbegriffen; bei der niedererzgebirgischen Linie der westlichen Staatseisenbahnen allein betrug dieser Aufwand in den Jahren 1858 und 1859 zusammen 8814 Thlr. 11,8 Ngr., bei der löbau-zittauer Eisenbahn im Jahre 1858 701 Thlr. 0,3 Ngr., bei der leipzig-dresdener Eisenbahn in demselben Jahre 1 396 Thlr. 3 Ngr. u. s. w.

b) Auf die Unterhaltung der Kunstbauobjecte innerhalb des Bahnkörpers (Brücken, Schleussen u. s. w.):

im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
23 160 Thlr. 21,4 Ngr.,	13 678 Thlr. 4,7 Ngr.,	23 030 Thlr. 26,5 Ngr.,	16 709 Thlr. 17,8 Ngr.,
d. i. pro Meile Bahnlänge			
415,72 Thlr.	192,36 Thlr.	940,88 Thlr.	682,64 Thlr.

Bei den Staatseisenbahnen wurden mehrere hölzerne Bahnüberbrückungen in Blechträgerbrücken umgewandelt, das Holzwerk einiger Einschnittsüberbrückungen erneuert und die durch die Hochfluth im Jahre 1858 verursachten Beschädigungen der Brücken und Schleussen wieder hergestellt.

Bei den **Privateisenbahnen** sind unter den aufgeführten Unterhaltungskosten der Aufwand für Wiederherstellung der durch die Hochfluth im Jahre 1858 zerstörten Wegüberbrückung bei Altenbach und der Beschädigungen der Muldenbrücke bei Wurzen (leipzig-dresdener Eisenbahn), der durch dasselbe Ereigniss beschädigten Weisseritzbrücke bei Dresden und der Uferabpflasterungen im Plauenschen Grunde (Alberts-Eisenbahn), die Kosten für umfänglichere Reparaturen der Elbbrücke bei Riesa und des Viaductes bei Röderau, sowie für Herstellung einiger eisernen Einschnittsüberbrückungen — an die Stelle der nur 26 Fuss weit gespannten gewölbten Brücken — (leipzig-dresdener Eisenbahn) enthalten.

c) **Auf die Unterhaltung des Oberbaues:**

im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
371 708 Thlr. 23,5 Ngr.,	605 674 Thlr. 0,6 Ngr.,	114 900 Thlr. 18,8 Ngr.,	108 473 Thlr. 13,4 Ngr.,
	d. i. pro laufende Fuss Schienengeleis		
bei 2 818 912 lf. Fuss 39,56 Pf.	bei 3 665 252 lf. Fuss 49,57 Pf.	bei 1 215 212 lf. Fuss 28,36 Pf.	bei 1 218 212 lf. Fuss 26,71 Pf.

Bei den **Staatseisenbahnen** zerfällt der vorstehend aufgeführte Unterhaltungsaufwand in:

im Jahre 1858	im Jahre 1859	
292 166 Thlr. 25 Ngr.,	500 470 Thlr. 18,9 Ngr.	für Oberbaumaterial an Schwellen, Schienen, Platten u. s. w.,
9 070 „ 13,6 „	15 431 „ 1,8 „	„ Bettungsmaterial,
25 330 „ 23 „	22 351 „ 6,3 „	„ Unterhaltung der Drehscheiben, Weichen, versenkten Geleise u. s. w.,
45 140 „ 21,9 „	67 118 „ 0,6 „	„ Arbeitslöhne bei Unterhaltung der Schienengeleise,
	d. i. pro laufenden Fuss Schienengeleis	
31,09 Pf.,	40,96 Pf.	für Schienen, Schwellen u. s. w.,
0,97 „	1,26 „	„ Bettungsmaterial,
2,70 „	1,83 „	„ Unterhaltung der Drehscheiben u. s. w.,
4,80 „	5,52 „	„ Arbeitslöhne.

Die Unterhaltungskosten des Oberbaues betragen an Procenten des gesammten Bahnunterhaltungsaufwandes:

im Jahre 1858	im Jahre 1859	
79,41 Procent,	86,07 Procent,	woven wiederum
62,41 „	und 72,10 „	auf die Unterhaltung der Schienen, Schwellen u. s. w. allein kommen.

Verwendet wurden bei den Staatseisenbahnen:

im Jahre 1858		im Jahre 1859	
584 374,83	lfd. Fuss,	787 937,2	lfd. Fuss Schienen,
87 830	Stück,	113 070	Stück Schwellen,
36 447,9	lfd. Fuss,	27 677,5	lfd. Fuss Weichenschwellen,
31 311	Stück,	46 438	Stück Unterlagsplatten,
44 372	„	77 329	„ Laschen,
88 519	„	156 328	„ Laschenschrauben,
128 859	„	179 277	„ Schienennägel,
947	„	437	„ Schienenstühle,
600	„	747	„ Vorschlagepfähle.

Auf 100 laufende Fuss Geleis kommen sonach:

im Jahre 1858	im Jahre 1859	
20,73 lfd. Fuss oder 10,36 Procent,	21,50 lfd. Fuss oder 10,74 Procent	Schienen,
3,116 Stück „ 7,80 „	3,088 Stück „ 7,72 „	Schwellen.

Die in den Jahren 1856 und 1857 begonnene umfänglichere Auswechslung der älteren Schienen der sächsisch-bayerschen Linie und der Strecke Riesa-Chemnitz der westlichen Staatseisenbahnen musste auch in den Jahren 1858 und 1859 fortgesetzt werden, wobei zugleich die Stuhlschienen auf der in Bayern gelegenen Bahnstrecke bis Hof, sowie die Schienen mit Stuhlverbindung an den Stössen auf der Strecke Riesa-Chemnitz (zum grössten Theile) entfernt und gegen das bei den sächsischen Staatseisenbahnen eingeführte Vignol'sche Schienenprofil mit Laschenverbindung vertauscht wurden.

Auch auf den östlichen Bahnen machte sich eine verstärkte Auswechslung der älteren Schienen gegen neue Schienen des vorerwähnten Profils erforderlich, doch sind die ersteren bei dem hier verhältnissmässig geringeren Verkehrsumfange noch nicht so abgenutzt wie auf der sächsisch-bayerschen Linie. — Bemerkt muss werden, dass die zuletzt angegebenen Verhältnisszahlen des Verbrauches an Oberbaumaterialien für das Jahr 1859 zu einer Vergleichung mit den analogen Zahlen des Jahres 1858 insofern

nicht angewendet werden können, als die Geleislängen im Jahre 1859 durch die Eröffnung der Bahnstrecken Chemnitz-Zwickau-Gössnitz, Zwickau-Schwarzenberg und Wüstenbrand-Lugau einen sehr bedeutenden Zuwachs an Geleisen mit ganz neuem Oberbaumaterial erhalten haben, welche daher nur einen verhältnissmässig sehr geringen Theil des verwendeten Oberbaumaterials beanspruchten.

Um den Schwankungen zu begegnen, welche durch die periodisch wiederkehrenden umfänglicheren Auswechslungen des schadhaft gewordenen Oberbaumaterials in den jährlichen Ausgaben bei den Eisenbahnen veranlasst werden, ist bei den sächsischen Staatseisenbahnen von dem Jahre 1858 an ein Erneuerungsfonds für Erneuerung des abgängig werdenden Oberbaumaterials, in ähnlicher Weise wie der bereits seit dem Jahre 1855 bestehende Erneuerungsfonds für die Transportmittel, gebildet und mit dem letzteren zu einem gemeinsamen Erneuerungsfonds vereiniget worden.

Dieser Erneuerungsfonds wird gebildet:

a) aus den alljährlich aus der Betriebseinnahme abzusetzenden Beiträgen;

b) aus dem Erlös der bei dem Verkauf von unbrauchbar gewordenen Transportmitteln oder deren Theilen, sowie aus altem Oberbaumaterial erlangt wird und

c) aus dem Geldwerthe, zu welchem altes Oberbaumaterial, das seinem ursprünglichen Zwecke nicht mehr vollkommen genügt, daher durch neues ersetzt werden muss, für andere, vielleicht weniger wichtige Zwecke aber noch brauchbar ist, bei dessen Wiederverwendung dem Erneuerungsfonds gut geschrieben wird.

Die jährlichen Beiträge zum Erneuerungsfonds sind nach Abschätzung der Abnutzung angenommen und bis auf Weiteres dergestalt normirt worden, dass

bei den Transportmitteln

für die Locomotiven	5	Procent,
„ „ Tender	6	„
„ „ Personenwagen	4	„
„ „ bedeckten Güterwagen	5	„
„ „ offenen „	6	„
„ „ kleinen Transportwagen	4	„
„ „ Draisinen	3	„

der Anschaffungskosten,

bei dem Oberbaumaterial

pro laufenden Fuss Hauptgeleis 37,26 Pf.,
„ „ „ Nebengeleis 20,88 „

d. i. der Werth von Schienen und Schwellen nach einem durchschnittlichen Kaufpreise und unter der Annahme berechnet, dass die Schienen in den Hauptgeleisen eine 10jährige, in den Nebengeleisen eine 20jährige, die Schwellen in den Hauptgeleisen eine 7jährige, in den Nebengeleisen eine 10jährige Dauer haben, und der Erlös für alte ganz unbrauchbare Schienen und Schwellen in Abrechnung kommt, jährlich zum Erneuerungsfonds eingezahlt wird.

Der Stand des Erneuerungsfonds der Staatseisenbahnen am Schlusse des Jahres 1859 ist unter Position 180 des nachstehenden Nachweises der Betriebsergebnisse aufgeführt und es mag hier nur noch bemerkt werden, dass der weiter oben für die Staatseisenbahnen angegebene Aufwand für Unterhaltung des Oberbaues pro laufenden Fuss Schienengeleis mit der gleichnamigen Ausgabe bei den Privateisenbahnen während der Jahre 1858 und 1859 füglich nicht verglichen werden kann, weil der Oberbau der ersteren sich zum bei weitem grössten Theile in der Schienenauswechslungs-Periode befindet und dessen Unterhaltungskosten daher den jährlichen Beitrag zum Erneuerungsfonds nicht allein völlig in Anspruch nehmen, sondern denselben für einzelne Bahnstrecken sogar übersteigen, während die Privateisenbahnen, bei denen ein Erneuerungsfonds nicht besteht, theils eine Schienenauswechslungs-Periode eben hinter sich haben — wie die leipzig-dresdener Eisenbahn — theils bei diesen die Abnutzung des Oberbaues in Folge des geringeren Verkehrs überhaupt geringer ist — wie bei der löbau-zittauer Eisenbahn — theils endlich der Oberbau noch nicht in die Schienenauswechslungs-Periode getreten ist — wie bei der Alberts-Eisenbahn. — Aus Vorstehendem erklärt und rechtfertiget sich daher auch der grössere Unterhaltungsaufwand für die Staatseisenbahnen, gegenüber den Privateisenbahnen.

Von den weiter oben angegebenen Kosten für Unterhaltung der Drehscheiben, Weichen u. s. w. wurde auch der Herstellungsaufwand einer neuen grossen Drehscheibe in Altenburg, zweier mittelgrossen Drehscheiben in Bischoffswerda und Bautzen und eines neuen Geleiskarrens auf dem Bahnhofe Leipzig bestritten.

Zu dem oben aufgeführten Unterhaltungsaufwande des Oberbaues bei den Privateisenbahnen hat die leipzig-dresdener Bahn allein

im Jahre 1858

99 057 Thlr. 18,6 Ngr.,

d. i. pro laufenden Fuss Geleislänge 33,16 Pf. und

im Jahre 1859

95 470 Thlr. 7,5 Ngr.,

d. i. pro laufenden Fuss Geleislänge 31,85 Pf.

beigetragen, worunter jedoch auch der Aufwand für die Anlage von Betriebsgeleisen auf den Bahnhöfen und in den Werkstätten inbegriffen ist. — Der Oberbau der löbau-zittauer Eisenbahn erforderte an Unterhaltungsaufwand im Jahre 1858

11 329 Thlr. 11,2 Ngr.,

d. i. pro laufenden Fuss Geleislänge 25,94 Pf.,

im Jahre 1859

6 847 Thlr. 7,5 Ngr.,

d. i. pro laufenden Fuss Geleislänge 15,68 Pf.

Eingeschlossen sind hierinnen die Kosten für Herstellung einer neuen mittelgrossen Drehscheibe auf dem Bahnhofe Herrnhut.

d) Auf die Unterhaltung der Hochbauten:

bei den Staatseisenbahnen:		bei den Privateisenbahnen:	
im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
31 561 Thlr. 17,1 Ngr.,	23 609 Thlr. 27,1 Ngr.,	34,215 Thlr. 14,3 Ngr.,	39 462 Thlr. 10,4 Ngr.,
d. i. pro Meile Bahnlänge			
566,51 Thlr.	332,04 Thlr.	1 397,80 Thlr.	1 612,16 Thlr.

Die für die Unterhaltung der Betriebsgebäude auf den Staatseisenbahnen aufgewendeten Kosten beziehen sich fast nur auf die laufenden Unterhaltungsarbeiten; neu erbauet wurden zwei Bahnwärterhäuser auf der Marienbrücke in Dresden (sächsisch-böhmische Linie) und einige Schlagwärter- und Signalwärterhäuser; auch die für nach Massgabe der Vereinsbestimmungen vorgenommenen Veränderungen der Einsteigeperrons in den Personenhallen erforderlich gewordenen Kosten wurden von den oben angeführten Beträgen bestritten.

Von den für die Privateisenbahnen aufgeführten Kosten fallen im Jahre 1858 32 461 Thlr. 19,2 Ngr. und im Jahre 1859 37 671 Thlr. 1,3 Ngr. auf die leipzig-dresdener Eisenbahn allein und es sind darinnen nächst den Unterhaltungskosten für das Telegraphenwesen, die Herstellungskosten der unter B angeführten Neubauten, sowie der Aufwand für Unterhaltung der Einfriedigungen, Brunnen, Wasserleitungen mit enthalten.

e) Auf die Unterhaltung des Telegraphenwesens (mit Ausschluss der leipzig-dresdener Eisenbahn):

im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
4 853 Thlr. 4,9 Ngr.,	9 830 Thlr. 15,6 Ngr.,	614 Thlr. 20,1 Ngr.,	1 884 Thlr. 26,5 Ngr.,
d. i. pro Meile Bahnlänge			
87,11 Thlr.	138,25 Thlr.	67,16 Thlr.	205,95 Thlr.

Die bei den Staatseisenbahnen für das Jahr 1859 aufgeführten Kosten enthalten auch den Aufwand für die durch Einführung eines gleichförmigen Systems der optischen Telegraphirung erforderlich gewordenen Einrichtungen und Abänderungen der vorhandenen optischen Telegraphen nebst Zubehör. Der Aufwand für Telegraphenunterhaltung bei der leipzig-dresdener Eisenbahn ist unter d) mit aufgenommen.

f) Auf die Unterhaltung der Einfriedigungen, Absperrungen, Barrièren, Brunnen, Wasserleitungen, freien Perrons und Laderampen, der Wege und der Baulichkeiten ausserhalb des Bahnkörpers:

bei den Staatseisenbahnen:		bei den Privateisenbahnen:	
im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
24 842 Thlr. 26,3 Ngr.,	24 635 Thlr. 22,8 Ngr.,	3 391 Thlr. 22,3 Ngr.,	6 579 Thlr. 16,2 Ngr.,
d. i. pro Meile Bahnlänge			
445,92 Thlr.	346,47 Thlr	138,56 Thlr.	268,19 Thlr.

Bei den Unterhaltungskosten der Staatseisenbahnen im Jahre 1858 befindet sich der ziemlich bedeutende Aufwand für Wiederherstellung der durch die Hochfluth im Jahre 1858 zerstörten Uferstrecken der Müglitz (sächsisch-böhmische Linie).

Wie bereits unter d) erwähnt, sind einige der hierher gehörigen Ausgabepositionen für die leipzig-dresdener Eisenbahn bereits in den dort angegebenen Beträgen mit eingerechnet worden, deshalb sind die hier unter d) aufgeführten Zahlen zur Vergleichung der analogen jährlichen Ausgabe bei den Staats- und bei den Privat-Eisenbahnen nicht anwendbar.

g) Auf die Unterhaltung der zur Bahnunterhaltung gehörigen Utensilien, Arbeitsgeräthe und des Handwerkszeuges:

im Jahre 1858	im Jahre 1859	im Jahre 1858	im Jahre 1859
5389 Thlr. 12,8 Ngr.,	7150 Thlr. 12,4 Ngr.,	4278 Thlr. 24,6 Ngr.,	4570 Thlr. 11,1 Ngr.,
	d. i. pro Meile Bahnlänge		
96,14 Thlr.	100,56 Thlr.	174,80 Thlr.	186,71 Thlr.

h). Auf Schneebeseitigungskosten:

2387 Thlr. 7,9 Ngr.,	838 Thlr. 6,8 Ngr.,	955 Thlr. 5,8 Ngr.,	561 Thlr. 26,9 Ngr.
	d. i. pro Meile Bahnlänge		
42,85 Thlr.	11,79 Thlr.	39,02 Thlr.	22,96 Thlr.

VI.

Zu den in nachstehenden tabellarischen Nachweisen unter Nr. 122, 123, 124, 125 aufgeführten Ausgabepositionen — die Transportverwaltung betreffend — ist erläuterungsweise zu bemerken, dass, soviel die **Staatseisenbahnen** anlangt, der dort angegebene Aufwand für den genannten Verwaltungszweig um denjenigen Betrag zu erhöhen ist, welcher aus dem gemeinschaftlichen Erneuerungsfonds für Ergänzung unbrauchbar gewordener Transportmittel bestritten worden ist.

Nach Abzug des Werthes und Erlöses für altes Material ist verausgabt worden:

im Jahre 1858	im Jahre 1859
1300 Thlr. 11,2 Ngr. für einen Tender,	1152 Thlr. 2,4 Ngr. für einen Tender,
4094 „ 28,2 „ „ 10 Güterwagen,	10827 „ 1,6 „ „ 27 Güterwagen,
5395 Thlr. 9,4 Ngr. Sa.	34400 „ — „ „ 2 Locomotiven,
	200 „ — „ „ eine Draisine,
	61 „ 2,4 „ „ eine Oberbahnwärterlowry,
	46640 Thlr. 6,4 Ngr. Sa.

und unter Berücksichtigung dieser Ausgaben beträgt der Aufwand für Transportverwaltung (vergl. Pos. 128):

im Jahre 1858	im Jahre 1859
1203940 Thlr. 14,1 Ngr.,	1383625 Thlr. 12,6 Ngr.,
d. i. pro Locomotivmeile	
3,193 Thlr. (376867,5 Locomotivmeilen),	3,136 Thlr. (441141 Locomotivmeilen),
pro Achsenmeile	
23,345 Pf. (15471751,1 Achsenmeilen),	22,511 Pf. (18439149,3 Achsenmeilen).

Dresden, im März 1861.

Finanz-Ministerium, 3te Abtheilung,
für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel.

A.

DIE LAENGEN-, NEIGUNGS- UND RICHTUNGS-VERHAELTNISSE

DER

EISENBAHNEN

IM

KOENIGREICH SACHSEN

AM

SCHLUSSE DES JAHRES 1859.

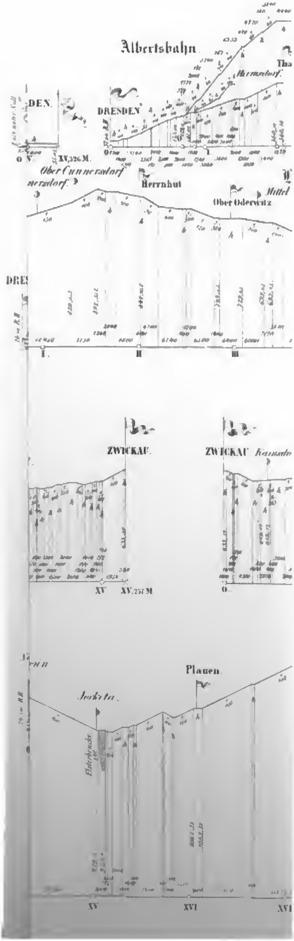
Laufende Nummer.	Benennung der Eisenbahnen.	1. Länge. Baulänge in sächsischen Fussen.	2. Länge. Baulänge in sächsischen Meilen à 7500 Meter = 26484 sächsische Fuss.		13. des Steigens: Sächsische Fuss.	14. des Steigens: Proc. der Bahnlänge	15. des Fallens: Sächsische Fuss.	16. des Fallens: Proc. der Bahnlänge	17. der Horizontale: Sächsische Fuss.	18. der Horizontale: Proc. der Bahnlänge
	Staatseisenbahnen. Westliche. Sächsisch-bayersche Linie.				in der Richtung vom Anfangspuncte nach dem Endpuncte der Bahn					
1.	Leipzig — Werdau — Hof	591 904	22,440 *)	39,000 Ba	337 058	56,945	105 922	17,895	148 924	25,160
2.	Werdau — Zwickau	29 078	1,000	688,020 Ab	13 614	46,807	12 800	44,014	2 664	9,162
3.	Verbindungsbahn in Leipzig	17 656	0,667	42,240 Al	1 261	7,130	8 401	47,663	7 994	45,292
	Summa	638 638	24,114		—	—	—	—	—	—
	Niedererzgebirgische Linie.									
4.	Riesa — Chemnitz	233 730	8,825		139 083	59,500	57 494	24,509	37 153	15,900
5.	Chemnitz — Zwickau	170 834	6,432	699,330 Br	63 722	37,410	64 334	37,770	42 278	24,820
6.	Glauchau — Gössnitz	43 962	1,660	528,000 Al	8 598	19,570	28 616	65,000	6 748	15,310
	Summa	448 026	16,917		—	—	—	—	—	—
	Obererzgebirgische Linie.									
7.	Zwickau — Schwarzenberg	143 894	5,403	633,400 Be	72 843	50,620	8 200	5,700	62 851	43,000
8.	Nieder-Schlema — Schneeberg	18 418	0,695	790,100 Al	15 618	84,710	—	—	2 800	15,210
	Summa	162 312	6,120		—	—	—	—	—	—
	Summa Summarum	1 248 976	47,150		—	—	—	—	—	—
	Oestliche.									
9	Böhmische Linie. Dresden — Bodenbach	230 450	8,703 **)	24,340 Lo	116 372	50,466	37 642	16,340	76 436	33,170
10.	Schlesische Linie. Dresden — Görlitz	360 588	13,615 ***)	26,040 Bo	163 103	45,230	126 128	34,970	71 357	19,700
	Summa der Staatseisenbahnen.	1 840 014	69,470		—	—	—	—	—	—
	Privateisenbahnen.									
11.	Leipzig-dresdener Eisenbahn	405 894	15,320		145 160	37,700	131 846	32,600	128 888	31,700
12.	Löbau-zittauer Eisenbahn	119 996	4,631	559,182 Bi	42 250	35,203	51 493	42,912	26 253	21,870
13.	Zittau-reichenberger Eisenbahn	94 400	3,564	559,020 Bi	60 848	64,130	15 600	16,025	17 952	19,017
	Alberts-Eisenbahn.									
14.	Hauptbahn: Dresden — Tharandt	47 879	1,806	37,000 Bo	39 765	83,000	—	—	8 114	16,930
15.	Elb-Zweigbahn	8 500	0,321	37,000 de	—	—	2 250	26,470	6 250	73,530
16.	Hänichener Zweigbahn	43 178	1,630	177,240 Al	28 872	66,800	6 600	15,200	7 706	17,800
17.	Windberg-Zweigbahn	4 800	0,181	711,000 Al	3 910	81,460	—	—	890	18,540
18.	Rippchener Zweigbahn	3 300	0,125	714,100 de	443	13,410	1 600	48,480	1 258	38,110
19.	Hermsdorfer Zweigbahn	11 100	0,419	197,000 Al	10 100	91,000	—	—	1 000	9,000
20.	Döhlener Zweigbahn	1 630	0,0610	196,700 de	926	56,800	—	—	707	43,300
21.	Deubener Zweigbahn	2 000	0,0705	230,000 Al	200	10,000	1 200	60,000	600	30,000
	Summa	122 387	4,621		—	—	—	—	—	—
	Würschnitzer Eisenbahn.									
22.	Hauptbahn	43 196	1,631	951,240 Al	20 200	46,700	12 600	29,170	10 396	24,070
23.	Otto-Schacht-Zweigbahn	5 600	0,215	1 052,740 Al	700	12,500	2 550	45,500	2 350	42,000
24.	Gottes-Segen-Schacht-Zweigbahn	3 820	0,144	1 057,500 Al	260	6,810	3 000	78,530	560	14,660
25.	Sewald-Schacht-Zweigbahn	1 000	0,038	1 082,740 Al	—	—	400	40,000	600	60,000
	Summa	53 616	2,024		—	—	—	—	—	—
	Kohlenzweigbahnen bei Zwickau.									
26.	Zweigbahn der Bürger Gewerkschaft	5 600	0,211	619,400 Al	3 461	61,770	—	—	2 139	38,230
27.	Zweigbahn des Erzgebirgischen Steinkohlenbauvereins. Breithauptschacht	3 997	0,151	649,400 Al	3 997	100,000	—	—	—	—
28.	Zweigbahn des Erzgebirgischen Steinkohlenbauvereins. Hoffnungsschacht	2 470	0,093	577,400 Al	—	—	800	32,300	1 670	67,610
29.	Zweigbahn der Planitzer Steinkohlenwerke	4 388	0,166	586,101 Al	2 828	64,430	—	—	1 560	35,530
30.	Zweigbahn des Zwickauer Steinkohlenbauvereins	5 482	0,207	577,400 Al	3 402	62,030	—	—	2 080	37,930
31.	Zweigbahn der Königin-Marien-Hütte	3 000	0,110	583,000 Al	660	22,000	—	—	2 340	78,000

Hierüber liegen in

a) 40 405 Fuss Länge = 1,520 Meile
b) 41 730 „ „ = 1,573 „
c) 53 493 „ „ = 2,010 „
d) 34 971 „ „ = 1,321 „

*) incl. 5,333 Meilen von der bayerschen Grenze bis Hof in Bayern,
**) „ 1,470 „ von der böhmischen Grenze bis Bodenbach in Böhme
***) „ 1,000 „ von der preussischen Grenze bis Görlitz in der preus

19.	20.	21.	22.	23.	24.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.
Verhältnisse.														Virtuallänge.	
Lä											Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt	Summa der Kreisbogen-Grade aller Bahnkrümmungen.	Zuwachs an horizontaler Länge wegen des Widerstandes in den Bahnkrümmungen.	auf horizontale und gradlinige Bahn reducirt.	Verhältniss zur Baulänge = 1.
						mungen mit Halbmessern bis zu									
1 : 1200		1 : 900		1 : 600		4 000	2 000	1 000	600	400 und weniger.					
steigend	fallend	steigend	fallend	steigend	fallend										
Sächsische Fuss.													Sächsische Fuss.	Sächsische Fuss.	
—	—	2 000	4 000	2 000	1 200	29 323	88 924	160 375	—	—	1 600	6 558,75	121 265	1 187 327	1 : 2,00305
—	—	—	—	—	—	—	11 798	694	—	—	2 000	226,50	4 188	59 299	1 : 2,03920
1 260	—	—	—	—	1 416	—	5 214	2 163	2 407	622	500	381,25	7 049	31 376	1 : 1,77706
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 166,50	132 502	1 278 001	1 : 2,00113
—	—	—	3 594	1 397	2 942	7 583	61 417	11 160	—	—	1 800	1 372,50	25 376	458 592	1 : 1,00200
—	—	—	—	—	—	4 957	33 039	274 118	3 197	—	773	1 753,75	32 425	358 261	1 : 2,10320
—	—	—	—	—	—	—	3 512	14 351	—	—	1 600	537,00	9 929	106 241	1 : 2,01600
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 663,25	67 730	923 097	1 : 2,00030
—	—	—	—	—	—	1 206	9 001	33 357	25 821	11 435	600	4 100,00	75 801	315 905	1 : 2,10310
—	—	—	—	—	—	—	273	3 248	3 343	810	600	425,00	7 858	77 276	1 : 4,10309
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 525,00	83 662	393 181	1 : 2,02230
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 600	16 000	46 514	9 800	6 118	4 282	15 144	52 295	3 310	988	800	600	1 516,00	28 047	282 515	1 : 1,22504
—	—	—	8 600	—	—	27 431	104 998	5 575	—	—	1 600	2 308,25	42 676	668 841	1 : 1,05060
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 700	—	10 400	1 200	—	—	8 742	49 545	1 600	—	—	1 400	1 091,10	20 179	591 975	1 : 1,05945
—	—	—	—	—	—	9 261	41 580	6 835	—	—	1 600	1 064,00	19 684	240 396	1 : 2,00370
—	—	—	—	—	—	4 662	20 274	22 842	—	—	1 400	1 209,20	22 357	206 076	1 : 2,18301
—	—	—	—	—	—	—	558	11 096	1 449	—	1 000	482,50	8 921	105 325	1 : 2,19001
—	—	—	—	—	—	—	811	1 814	280	247	200	172,75	3 194	15 744	1 : 1,03226
—	—	—	—	—	—	—	—	573	2 042	17 486	800	2 593,00	47 942	183 028	1 : 4,22097
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 461	300	371,75	6 873	25 773	1 : 5,10020
—	—	—	—	—	—	—	—	—	154	595	250	146,00	2 699	9 284	1 : 2,71333
—	—	—	—	—	—	—	—	761	2 415	240	400	220,75	4 081	39 031	1 : 3,51031
—	—	—	—	—	—			400	—	336	440	56,00	1 035	4 123	1 : 2,32043
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 541	—	800	110,50	2 043	5 258	1 : 2,07000
—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	4 153,25	76 788	387 566	1 : 3,10072
·	—	—		—	—	—	—	15 608	856	1 389	600	823,00	15 216	93 737	1 : 2,17005
—	—	—	—	—	—	—	—	304	1 600	780	600	190,00	3 530	15 459	1 : 2,76001
—	—	—	—	—	—	—	—	2 020	1 102	—	1 000	163,20	3 017	11 727	1 : 3,06800
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	828	600	60,00	1 109	2 859	1 : 2,85000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 237,11	22 872	123 783	1 : 2,36007
—	—	—	—	—	—	—	—	3 120	—	—	1 600	209,30	3 873	15 962	1 : 2,05016
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	985	600	93,75	1 733	10 491	1 : 2,01672
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 070	400	189,00	3 494	7 164	1 : 2,00040
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	650	3 390	—	600	274,75	5 079	22 165	1 : 4,04344
—	—	—	—	—	—	—	—	1 698	—	—	1 000	97,50	1 802	5 216	1 : 1,72007


Albertsbahn
DRESDEN
Herrnhut
Ober Oderwitz
ZWICKAU
ZWICKAU
Plauen
XV
XVI

NACHWEISUNG

DER

BETRIEBSERGEBNISSE

BEI DEN

STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

IM

KOENIGREICH SACHSEN.

1858.

ALLGEMEINE UEBERSICHT

DER

BETRIEBSERGEBNISSE.

1858.

Benennung der Bahnen.	1. Die Bahn führt	2. In den Tarifen, resp. den Berechnungen der Betriebsergebnisse wird die Bahnlänge angenommen zu	3. Der Betrieb ist eröffnet streckenweise zuerst am	3. Der Betrieb ist eröffnet auf der ganzen Bahn am	4. für Vorarbeiten und sonst hierher gehörige Kosten		5. für den Grunderwerb	
		Meilen.			Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.								
Westliche: sächsisch-bayersche	von Leipzig nach Zwickau / Hof	23,0 für Personen / 24,0 für Güter	19. September 1842	16. Juli 1851	31 328	8,2	724 182	19,1
Westliche: obererzgebirgsche	von Zwickau nach Schwarzenberg	5,4	1. November 1854	15. Mai 1858	9 261	7,7	73 895	10,1
Westliche: niedererzgebirgsche	von Riesa nach Zwickau / Gössnitz / Niederwürschnitz	17,0 für Personen / 19,4 für Güter	30. August 1847	15. November 1858	31 325	11,2	617 538	15,5
Oestliche: sächsisch-böhmische	von Dresden nach Bodenbach	8,0 für Personen / 9,0 für Güter	1. August 1848	19. April 1852	14 365	24,3	850 562	22,4
Oestliche: sächsisch-schlesische	von Dresden nach Görlitz	14,8	17. November 1845	1. September 1847	20 945	—	482 560	—
	1858	—	—	—	107 225	21,8	2 748 739	8,3
	1857	—	—	—	81 071	29,5	2 413 874	26,0
	daher 1858 mehr	—	—	—	26 153	22,0	334 864	11,4
B. Privateisenbahnen.								
Leipzig-dresdener	von Leipzig nach Röderau / Dresden	15,0	24. April 1837	7. April 1839	491 479 Thlr. — Ngr.			
Albertsbahn	von Dresden nach Tharandt / den Steinkohlenwerken im Plauenschen Grunde	2,5 für Personen / 4,0 für Güter	—	28. Juni 1855	79 848	17,7	220 570	14,0
Löbau-zittauer	von Löbau nach Zittau	4,3	—	10. Juni 1848	8 347	—	226 403	—
	1858	—	—	—	1 026 648 Thlr. 2,3 Ngr.			
	1857	—	—	—	1 026 648 „ 2,3 „			
	daher 1858 mehr	—	—	—	—			
	Summa 1858	—	—	—	3 882 613 Thlr. 2,1 Ngr.			
	Summa 1857	—	—	—	3 521 594 „ 28,7 „			
	daher 1858 mehr	—	—	—	361 018 Thlr. 3,4 Ngr.			

6.		7.		8.		9.		10.		11.		12.		13.
Anlage-Capital.														
Es sind verwendet:												Summa überhaupt		Betrag pro Meile Bahnlänge
Bau-Capital										aus den Betriebserträgen zu Anschaffung von Transportmitteln und zu Vervollständigung der Bahnanlage				
für Erdarbeiten, Kunstbauobjecte und Oberbau		für Hochbauten		für Betriebsmittel		Insgemein		in Summa						
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr	Ngr	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr	Thlr.
11 339 913	23,3	785 323	20,6	1 222 033	6,1	469 230	23,7	14 572 012	11,0	1 176 286	9,3	15 748 298	20,2	697 475,3 auf 22,370 Meilen
1 696 215	4,0	257 628	14,6	247 112	21,0	80 973	16,3	2 365 086	16,2	—	—	2 365 086	16,2	435 318,7
7 993 675	18,3	757 681	6,4	1 008 953	1,7	609 592	25,2	11 018 766 *)	18,0	67 176	4,7	11 085 942	23,1	655 313,6 auf 16,913 Meilen
3 842 913	10,2	253 931	8,7	527 210	23,9	69 607	4,6	5 558 591	4,3	180 111	27,3	5 738 703	1,6	798 954,3 auf 7,329 Meilen
5 147 777	17,0	466 000	—	458 106	15,0	439 543	4,8	7 014 932	7,0	314 304	26,3	7 329 237	3,6	538 321,3
30 020 495	14,1	2 520 564	20,3	3 463 416	8,6	1 668 947	14,4	40 529 388	27,5	1 737 879	7,5	42 267 268	5,0	—
25 947 549	5,6	2 102 108	25,3	2 709 992	17,0	1 391 286	15,7	34 645 879	0,2	1 561 227	10,7	36 207 106	10,0	—
4 072 946	9,0	418 460	25,0	753 423	21,2	277 660	28,7	5 893 509	27,2	176 651	26,0	6 060 161	24,1	—
5 651 063	26,3	714 425	25,0	1 426 063	1,7	402 751	16,6	8 695 783	10,6	1 287 587	22,7	9 973 371	3,1	590 839,3
1 079 571	17,3	105 790	29,5	588 403	18,3	263 148	4,1	2 337 333	11,7	120 383	24,6	2 457 717	6,1	531 858,3
1 824 733	—	99 326	—	144 853	—	196 338	—	2 500 000	—	57 006	28,6	2 557 006	28,6	564 336,1
8 555 368	13,0	919 542	25,1	2 159 319	20,0	862 237	20,6	13 523 116	22,1	1 464 978	15,7	14 988 095	7,9	—
8 498 077	29,3	843 914	5,6	2 159 319	20,0	807 512	12,6	13 335 472	9,2	1 302 885	6,0	14 638 357	15,2	—
57 290	14,3	75 628	19,7	—	—	54 725	8,0	187 644	12,0	162 093	9,7	349 737	22,0	—
38 575 863	28,2	3 440 107	15,4	5 622 735	28,0	2 531 185	5,3	54 052 505	19,0	3 202 857	23,2	57 255 363	12,6	—
34 445 627	4,6	2 946 018	0,7	4 869 312	7,6	2 198 798	27,7	47 981 351	9,4	2 864 112	16,7	50 845 463	26,1	—
4 130 236	23,3	494 089	14,7	753 423	21,3	332 386	7,6	6 071 154	10,2	338 745	6,5	6 409 899	16,7	—

*) Von diesem Baucapital kommen 7 254 744 Thlr. 6,3 Ngr. auf die Linie Riesa-Chemnitz und
3 764 022 „ 11,0 „ „ „ „ Chemnitz-Zwickau/Gössnitz; es beträgt jedoch das für Erwerbung der ersteren Linie, bez. für Beendigung des Baues derselben und deren nöthige Ausrüstung, aus Staatsmitteln verwendete Capital nur 5 155 194 Thlr. 6,5 Ngr.

Benennung der Bahnen.	14. Locomotiven: 6 rädrige	14. Tenderlocomotiven.	14. zusammen.	15. Davon sind mit Expansion versehen	15. ohne Expansion versehen	15. mit Condensation versehen	16. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben: Hartmann in Chemnitz	Stephenson in New-Castle	Borsig in Berlin	Wöhlert in Berlin	Cockerill in Seraing	Rothwell in Warrington	Kyrtley in Warrington	Hawthorn in New-Castle	Kessler in Carlsruhe	Beyer in Dresden	Maschinenbau-Compagnie in Chemnitz	Société de Renard in Brüssel	17. Tender 6 rädrige	18. Personenwagen 4 rädrige	18. 6 rädrige	18. zusammen
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.
A. Staatseisenbahnen.																						
Westliche: sächsisch-bayersche, obererzgebirgsche, niedererzgebirgsche	70 wovon 2 nicht im Dienst	13 *)	83	83	—	1	54	11	13	3	—	—	—	—	2	—	—	—	60	113	48	161
Oestliche: sächsisch-böhmische, sächsisch-schlesische	39 wovon 1 nicht im Dienst.	—	39 **)	39	—	6	19	17	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	31	7	88	95 incl. 1 6rädrigen Gallawagen
1858	109	13	122	122	—	7	73	28	13	5	1	—	—	—	2	—	—	—	91	120	136	256
1857	94	7	101	100	1	9	51	29	13	5	1	—	—	—	2	—	—	—	75	102	119	221
daher 1858 mehr	15	6	21	22	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	18	17	35
daher 1858 weniger	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																						
Leipzig-dresdener	49 wovon 1 nicht im Dienst	—	49	49	—	44	6	—	33	—	—	4	2	2	—	—	1	1	47	63	51	114 incl. 1 4rädrigen Bahnwagen für Kranke.
Albertsbahn	4	4	8	8	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	3	13	16
Löbau-zittauer	5 wovon 2 nicht im Dienst	—	5	5	—	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	4	10	14
1858	58	4	62	62	—	44	14	—	33	—	4	4	2	2	—	1	1	1	55	70	74	144
1857	49	3	52	52	—	34	12	1	22	—	4	4	3	3	—	1	1	1	43	66	71	137
daher 1858 mehr	9	1	10	10	—	10	2	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	3	7
daher 1858 weniger	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa 1858	167	17	184	184	—	51	87	28	46	5	5	4	2	2	2	1	1	1	146	190	210	400
Summa 1857	143	10	153	152	1	43	63	30	35	5	5	4	3	3	2	1	1	1	118	168	190	358
daher 1858 mehr	24	7	31	32	—	8	24	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	22	20	42
daher 1858 weniger	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Zu dem Transportmittelpark der westlichen Staatseisenbahnen gehören die von der Staatseisenbahnverwaltung vertragsweise benutzt werdenden Betriebsmittel der chemnitz-würschnitzer Eisenbahngesellschaft an 2 Tenderlocomotiven und 60 4rädrigen offenen Lastwagen, welche, jedoch ohne die Anschaffungskosten, unter den obigen Zahlen mit begriffen sind.

**) Ausserdem sind noch 3 der zittau-reichenberger Eisenbahngesellschaft gehörige Maschinen miethweise benutzt worden.

mittel.

19. Die Personenwagen enthalten Plätze I. Classe	II. Classe	III. Classe	zusammen	20. Auf eine Achse kommen durchschnittlich Plätze	21. Postwagen 4 rädrig	Postwagen 6 rädrig	22. Lastwagen (Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güterwagen) 4rädrige offene	4rädrige bedeckte	6rädrige offene	6rädrige bedeckte	8rädrige offene	8rädrige bedeckte	zusammen	23. Arbeitswagen	24. Draisinen	25. von Pos. 14, 17, 18, 21 und 22 Achsen überhaupt eiserne	Stahl	26. Gesammt-Ladungsfähigkeit der Lastwagen (Pos. 22) Centner	27. Belastungsfähigkeit der Lastwagen-achsen Centner	28. Durchmesser der Lastwagen-achsen Zoll	29. Anschaffungskosten der Transportmittel. Der Locomotiven und Tender Thlr.	Sgr.	30. Der Personenwagen Thlr.	Sgr.	31. Der Post- und Lastwagen Thlr.	Sgr.	32. Der Arbeitswagen Thlr.	Sgr.	33. Der Draisinen Thlr.	Sgr.
256	1 304	3 820	5 470	14,..	5	2	2 317 *)	525	20	7	2	4	2 875 *)	115	5	6 589	15	269 370 *)	40, 45, 75, 80, 90	3,., 3,., 4, 4,., 5,.	1 235 983	17,.	327 536	15,.	1 869 930	10,.	2 818	21,.	928	25,.
356	808	3 080	4 244	15,..	1	5	232	341	57	18	—	5	653	72	5	1 882	14	61 760	10, 50, 60	3,., 4,.	578 712	0,.	250 768	—	587 582	15,.	6 680	—	1 035	—
612	2 202	6 900	9 714	—	6	7	2 549	866	77	25	2	9	3 528	187	10	8 471	29	334 130	—	—	1 814 695	18,.	587 304	15,.	2 457 512	25,.	9 498	21,.	1 961	25,.
516	2 006	5 810	8 362	—	4	10	1 903	781	77	22	1	8	2 795	185	11	6 805	29	258 670	—	—	1 505 369	5,.	508 569	9,.	1 931 058	23,.	35 514	7,.	2 161	25,.
76	196	1 080	1 352	—	2	—	646	82	—	3	1	1	733	2	—	1 666	—	75 460	—	—	309 326	12,.	78 735	6,.	526 454	2,.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 015	15,.	200	—
204	1 112	2 876	4 192	15,..	—	5	268	200	258	141	—	9	876	—	—	2 749	2	114 498	40, 44, 50, 60, 66,.	4,.	741 800	—	1 886 654 Thlr. — Ngr.				—	—	—	—
32	168	500	700	15,..	1	—	626	12	—	—	—	—	638	8	—	1 031	332	69 300	50, 75	3,., 4,., 4,.	109 220	—	41 181	—	436 750	—	600	—	—	—
24	128	480	632	16,..	—	1	30	18	5	1		2	56	30	—	190	—	7 220	40, 45, 50, 80	3,., 4,., 5,.	81 568	28,.	29 681	—	60 965	—	29 645	—	—	—
250	1 408	3 866	5 524	—	1	6	924	230	263	142	—	11	1 570	38	—	3 970	334	191 018	—	—	931 568	28,.	1 575 231 Thlr. — Ngr.				30 245	—	—	—
236	1 330	3 701	5 270	—	3	6	857	186	231	158	1	11	1 444	38	—	3 736	222	173 100	—	—	728 312	—	1 527 097 Thlr. — Ngr.				30 245	—	—	—
24	78	152	254	—	—	—	67	44	32	—	—	—	126	—	—	234	112	17 918		—	203 276	28,.	48 134 Thlr. — Ngr.				—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	—	—			16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				—	—	—	—
872	3 610	10 736	15 238	—	7	13	3 473	1 096	510	167	2	20	5 098	225	10	12 441	363	525 148	—	—	2 746 284	16,.	4 620 048 Thlr. 10,. Ngr.				39 743	21,.	1 961	25,.
782	3 336	9 514	13 632	—	7	16	2 760	970	308	180	2	19	4 239	225	11	10 511	251	431 770	—	—	2 233 681	5,.	3 966 725 Thlr. 2,. Ngr.				36 750	7,.	2 161	25,.
80	274	1 212	1 566	—	—	—	713	126	32			1	859	2	—	1 900	112	93 378	—	—	512 603	11,.	653 823 Thlr. 8,. Ngr.				—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	14	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—				27 015	15,.	200	—

Benennung der Bahnen.	34.	35.		36.			37.		38.	39.	40.
	Leistungen der Transportmittel.										
	a. der Locomotiven.	b. der Wagen.									
		Die Wagen haben durchlaufen:					Fremde				
		Die Personenwagen		Die Lastwagen (Gepäck-, Vieh- etc. Wagen)			Personen-wagen	Güter- etc. Wagen			Im
				auf der eigenen Bahn							
	Die Locomotiven haben überhaupt zurückgelegt	auf der eigenen Bahn	auf fremden Bahnen	mit Güterzügen	mit Zügen für Bahnunterhaltungs- und Bauzwerke	auf fremden Bahnen	haben auf der Bahn zurückgelegt		Holz zur Anfeuerung	Cok	Braunkohlen
	Meilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Cubikfuss	Pfund	Pfund
A. Staatseisenbahnen.											
Westliche: sächsisch-bayersche	183 437,3	1 178 484,0	—	4 967 350,0	65 542,0	1 608 145,1	—	2 100 044,1	12 796,0	207 025	—
Westliche: obererzgebirgsche	11 647,3	64 967,6	—	267 893,3	59 853,0	—	—	—	839,1	14 500	—
Westliche: niedererzgebirgsche	59 643,7	415 804,0	—	929 612,0	191 521,0	1 262 376,3	—	651 086,0	6 657,0	2 025 650	—
Oestliche: sächsisch-böhmische	46 390,7	552 484,6	—	698 388,4	27 373,3	595 142,0	8 082,0	568 222,0	11 807,7	1 882 200	4 039 250
Oestliche: sächsisch-schlesische	75 748,3	561 340,4	34 295,1	889 920,2	6 970,4	381 214,7	69 210,0	1 197 595,0	7 010,1	2 537 449	6 500
1858	376 867,5	2 773 082,3	34 295,1	7 753 166,3	351 261,0	3 841 878,3	77 292,0	4 516 948,5	39 110,1	6 166 824	4 045 750
1857	356 913,0	2 735 058,6	15 817,6	8 837 143,0	279 120,3	2 585 641,3	35 821,7	3 785 325,0	41 133,4	18 010 188	10 055 450
daher 1858 mehr	19 954,5	38 023,7	18 477,5	—	72 141,0	1 256 237,0	41 470,3	731 623,5	—	—	—
daher 1858 weniger	—	—	—	1 083 977,0	—	—	—	—	2 023,3	11 843 364	6 009 700
B. Privateisenbahnen.											
Leipzig-dresdener	133 102,0	1 003 374,4	8 877,0	2 582 104,7	—	1 774 168,7	107 237,3	2 630 968,3	45 594,0	17 985 300	—
Albertsbahn	19 175,0	90 984,0	—	436 856,0	—	632 698,0	—	45 408,0	5 657,0	1 138 650	—
Löbau-zittauer	10 157,0	84 981,1	3 536,1	50 543,2	—	49 603,3	632,1	224 481,3	1 897,2	941 050	—
1858	162 435,4	1 179 289,3	12 413,7	3 069 503,0	—	2 456 470,0	107 869,0	2 900 857,0	53 148,2	20 065 000	—
1857	166 084,3	1 213 830,0	143 272,8	2 938 923,2	—	2 610 938,3	69 009,7	3 083 713,6	57 013,2	23 367 166	1 127 600
daher 1858 mehr	—	—	—	130 580,7	—	—	38 859,0	—	—	—	—
daher 1858 weniger	3 648,9	34 541,3	130 859,1	—	—	154 468,5	—	182 856,0	3 865,0	3 302 166	1 127 600
Summa 1858	539 302,0	3 952 372,0	46 708,0	10 822 670,1	351 261,0	6 298 348,3	185 161,0	7 417 806,3	92 258,3	26 231 824	4 045 750
Summa 1857	522 997,3	3 948 889,6	159 090,0	11 776 067,0	279 120,3	5 196 579,6	104 831,0	6 869 038,0	98 146,0	41 377 354	11 183 050
daher 1858 mehr	16 305,0	3 482,4	—	—	72 141,0	1 101 768,5	80 330,3	548 767,5	—	—	—
daher 1858 weniger	—	—	112 381,0	953 396,0	—	—	—	—	5 888,3	15 145 530	7 137 300

Verbrauch der Transportmittel.

Es ist verbraucht worden

bei den Locomotiven

41.	42.	43.		44.	45.		46.		47.	48.	49.	50.	51.	52.		53.	54.
Brennmaterial					Preis desselben		Geldwerth desselben				Schmiermaterial			Geldwerth desselben			
Ganzen		pro Locomotivmeile (einschl. des Verbrauchs der Reservemaschinen)		pro Achsmeile	pro Cubikfuss Holz	pro 100 Pfund Cok und Kohlen auf Cok reducirt	im Ganzen		pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen	pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen		pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile
Steinkohlen	zusammen auf Cok reducirt	Holz zur Anfeuerung	Cok und Kohlen auf Cok reducirt														
Pfund	Pfund	Cubikfuss	Pfund	Pfund	Ngr.	Ngr	Thlr	Ngr	Ngr	Ngr	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr.	Ngr	Pf.	Pf.
33 067 255	23 941 995	0,076	130,31	2,90	2,01	8,70	71 033	25,9	11,62	0,310	19 996,5	0,102	0,0036	3 198	8,3	5,33	0,115
1 863 396	1 351 760	0,073	116,66	3,42	2,01	8,42	3 862	23,6	9,32	0,225	1 609,4	0,136	0,0041	257	12,3	6,03	0,167
9 768 129	9 085 274	0,113	151,43	4,13	1,36	12,31	37 364	22,1	18,70	0,212	15 535,3	0,200	0,0071	2 447	19,7	12,31	0,332
3 900 750	7 100 613	0,252	153,03	3,83	1,02	9,66	23 919	19,7	15,47	0,367	7 061,6	0,152	0,2030	1 069	13,3	7,02	0,172
10 329 106	12 869 480	0,023	169,06	4,72	2,36	8,72	38 101	3,6	15,00	0,412	19 825,1	0,222	0,2073	3 238	5,0	12,82	0,353
58 948 636	54 299 122	—	—	—	—	—	174 282	4,2	—	—	64 027,7	—	—	10 230	29,1	—	—
38 393 575	48 768 013	—	—	—	—	—	180 974	0,6	—	—	64 609,4	—	—	9 959	3,6	—	—
20 555 061	5 531 109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	25,3	—	—
—	—	—	—	—	—	—	6 691	26,2	—	—	581,7	—	—	—	—	—	—
2 809 800	19 858 500	0,342	149,20	3,12	1,63	18,32	123 591	1,6	27,66	0,300	40 824,6	0,327	0,0335	5 911	—	13,23	0,236
1 113 450	1 616 877	0,225	84,32	2,33	2,13	11,66	6 703	15,3	10,40	0,221	4 806,6	0,231	0,0064	648	29,2	10,13	0,320
934 000	1 875 050	0,167	184,22	5,30	3,12	12,43	7 965	23,1	23,52	0,603	2 452,2	0,241	0,0028	400	14,6	11,23	0,332
4 857 250	23 350 427	—	—	—	—	—	138 260	10,2	—	—	48 082,3	—	—	6 960	14,0	—	—
660 000	24 258 206	—	—	—	—	—	132 459	15,7	—	—	53 650,2	—	—	8 877	27,1	—	—
4 197 250	—	—	—	—	—	—	5 800	24,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	907 779	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 568,2	—	—	1 917	13,1	—	—
63 805 886	77 649 549	—	—	—	—	—	312 542	14,7	—	—	112 109,7	—	—	17 191	13,1	—	—
39 053 575	73 026 219	—	—	—	—	—	313 433	16,2	—	—	118 259,2	—	—	18 837	1,2	—	—
24 752 311	4 623 330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	891	1,6	—	—	6 149,7	—	—	1 645	17,0	—	—

Benennung der Bahnen.	55.	56.	57.	58.		59.	60.	61.	62.	63.		64.	65.	66.	67.	68.
	Verbrauch der Transportmittel. Es ist verbraucht worden															
	bei den Locomotiven							bei den Wagen					in regelmässigen Zügen: Per			
	Putzmaterial			Geldwerth desselben				Schmiermaterial		Geldwerth desselben			I. Classe	II. Classe	III. Classe	Militair
	im Ganzen	pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen		pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen	pro Achs-meile	im Ganzen		pro Achs-meile				
	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr.	Ngr	Pf	Pf	Pfund	Pfund	Thlr.	Ngr	Pf	Anz	Anz	Anz.	Anz
A. Staatseisenbahnen.																
Westliche: sächsisch-bayersche	19 765,0	0,108	0,0030	1 545	10,0	2,33	0,050	35 294,7	0,0012	4 819	10,0	0,174	5 887	179 254	721 405	8 157
Westliche: obererzgebirgsche	1 254,8	0,109	0,0033	98	3,3	2,33	0,073	2 148,3	0,0033	293	11,2	0,324	515	20 126	71 509	555
Westliche: niedererzgebirgsche	7 438,3	0,125	0,0031	698	14,1	3,48	0,083	5 687,0	0,0020	900	18,0	0,100	889	53 569	340 620	11 889
Oestliche: sächsisch-böhmische	3 331,0	0,070	0,0010	300	21,1	1,04	0,040	16 981,0	0,0003	2 631	26,0	0,100	12 637	125 088	391 410	2 564
Oestliche: sächsisch-schlesische	11 131,0	0,117	0,0041	1 028	23,0	4,07	0,113	44 013,3	0,0103	7 188	26,3	0,701	4 060	112 967	453 220	18 852
1858	42 920,7	—	—	3 666	12,0	—	—	104 125,3	—	15 834	1,9	—	23 988	491 024	1 978 164	42 017
1857	33 529,4	—	—	2 983	4,1	—	—	102 188,0	—	15 487	7,7	—	24 329	468 256	1 821 804	39 990
daher 1858 mehr	9 391,0	—	—	683	8,3	—	—	1 936,7	—	346	24,3	—	—	22 768	156 360	2 027
daher 1858 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	341	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																
Leipzig-dresdener	20 898,0	0,137	0,0030	2 352	—	5,30	0,113	67 491,0	0,0107	10 801	—	0,313	14 263	166 848	565 697	23 997
Albertsbahn	2 690,0	0,110	0,0007	426	20,3	6,00	0,233	8 055,0	0,0141	1 820	—	0,050	1 136	59 918	257 077	94
Löbau-zittauer	636,0	0,003	0,0010	54	29,4	1,03	0,040	6 987,0	0,0101	1 160	9,0	0,003	272	18 256	124 169	2
1858	24 224,0	—	—	2 833	19,0	—	—	82 533,0	—	13 781	9,0	—	15 671	245 022	946 943	24 093
1857	22 106,0	—	—	3 390	18,3	—	—	68 407,3	—	11 492	22,7	—	17 895	261 243	944 791	23 707
daher 1858 mehr	2 117,0	—	—	—	—	—	—	14 125,3	—	2 288	16,0	—	—	—	2 152	386
daher 1858 weniger	—	—	—	556	28,4	—	—	—	—	—	—	—	2 224	16 221	—	—
Summa 1858	67 145,3	—	—	6 500	2,3	—	—	186 658,0	—	29 615	11,3	—	39 659	736 046	2 925 107	66 110
Summa 1857	55 636,0	—	—	6 373	22,1	—	—	170 596,1	—	26 980	0,0	—	42 224	729 499	2 766 595	63 697
daher 1858 mehr	11 509,3	—	—	126	10,1	—	—	16 062,0	—	2 635	11,0	—	—	6 547	158 512	2 413
daher 1858 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 565	—	—	—

69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.
Personenverkehr.							**Güterverkehr.**					
Es sind befördert worden							Es sind transportirt worden					
…sonen									Producte			
Zusammen	Extra-züge	Reisegepäck überhaupt	Darunter Gepäck-überfracht	Equi-pagen	Equi-pagen- und Luxus-pferde	Hunde	Eilgüter	gewöhnliche Frachtgüter	nach dem Centnerfracht-satze	nach dem Wagenladungs-frachtsatze	Güter in vereinbarter Fracht	Zusammen
Anz.	Anz.	Centner	Centner	Anz.	Anz.	Anz.	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
914 703	15	68 372,00	16 563,00	35	928	2 239	132 380,04	1 876 413,07	1 350 675,55	9 289 253,10	606 060,70	13 254 783,70
92 705	—	5 122,01	1 306,17	—	12	204	3 907,10	64 421,27	82 508,40	4 685 977,70	40 852,03	4 877 666,00
406 987	—	30 772,05	5 481,10	16	28	1 286	52 556,07	1 332 507,00	201 929,07	3 203 236,05	169 050,30	4 959 280,04
531 699	4	41 153,00	15 851,30	29	574	1 201	44 609,70	1 588 663,00	192 640,00	3 599 567,00	274 647,00	5 700 128,00
589 099	6	53 886,70	11 616,31	37	91	1 352	56 777,70	1 323 349,00	814 576,00	2 483 404,00	404 328,10	5 082 437,30
2 535 193	25	199 308,00	50 818,88	117	1 633	6 282	290 231,41	6 185 355,00	2 642 331,00	23 261 438,01	1 494 938,77	33 874 295,00
2 354 379	32	187 215,21	47 006,07	163	1 125	5 645	266 835,10	6 581 996,00	1 932 515,00	19 358 762,09	1 415 435,47	29 555 544,00
180 814	—	12 092,07	3 812,01	—	508	637	23 395,01	—	709 815,70	3 902 676,00	79 503,30	4 318 751,01
—	7	—	—	46	—	—	—	396 640,40	—	—	—	—
770 805	21	102 594,17	29 890,30	197	—	846	170 064,00	3 464 276,07	1 954 137,30	5 746 260,00	—	11 334 737,77
318 225	2	6 288,00	1 213,00	—	—	1 336	1 716,30	19 954,10	7 555,70	51 095,70	4 801 960,40	4 882 282,10
142 699	1	9 411,70	1 628,70	9	6	202	13 559,00	392 062,10	188 030,00	716 708,00	612 704,30	1 923 064,70
1 231 729	24	118 294,13	32 732,00	206	6	1 884	185 339,00	3 876 292,37	2 149 723,00	6 514 063,70	5 414 664,00	18 140 084,07
1 247 636	21	147 202,20	35 211,10	219	6	1 873	186 784,07	3 989 713,00	2 533 157,30	6 901 059,40	4 204 380,70	17 815 095,03
—	3	—	—	—	—	11	—	—	—	—	1 210 284,00	324 988,03
15 907	—	28 908,10	2 478,40	13	—	—	1 444,47	113 421,23	383 433,10	386 995,70	—	—
3 766 922	49	317 602,01	83 551,34	323	1 639	8 166	475 571,03	10 061 648,00	4 792 055,00	29 775 502,01	6 909 603,07	52 014 380,53
3 602 015	53	334 417,47	82 217,00	382	1 131	7 518	453 619,77	10 571 709,00	4 465 673,10	26 259 821,00	5 619 816,17	47 370 640,00
164 907	—	—	1 333,30	—	508	648	21 951,24	—	326 382,10	3 515 680,70	1 289 787,00	4 643 739,07
—	4	16 815,00	—	59	—	—	—	510 061,00	—	—	—	—

Benennung der Bahnen.	82.	83.	84.		85.			86.	87.	
	Güterverkehr. Es sind transportirt worden								Von den überhaupt beförderten Gütern wurden von folgende[n]	
	Eisenbahnfahrzeuge	andere Fahrzeuge und Equipagen	Pferde		Rind- und anderes Vieh			Bau- und Bahnunterhaltungsmaterialien mit besonderen Zügen	von der	Eilgüter
			Stück	Wagenladungen	Stück	Wagenladungen	nach Gewicht			
	Anz.	Anz.					Centner	Centner		Centner
A. Staatseisenbahnen.										
Westliche: sächsisch-bayersche	398	82	34	24	1 125	1 343	193,03	1 084 714,04	obererzgebirgschen Staatsbahn niedererzgebirgschen Staatsbahn königl. bayerschen Staatsbahn leipzig-dresdener Bahn magdeburg-leipziger Bahn	1 247,0 4 353,0 17 807,1 3 697,4 6 787,4
Westliche: obererzgebirgsche	—	12	—	—	37	27	14,37	710 160,00	sächsisch-bayerschen Staatsbahn niedererzgebirgschen Staatsbahn	1 270,0 218,3
Westliche: niedererzgebirgsche	116	17	8	42	812	567,30	490,40	205 320,00	sächsisch-bayerschen Staatsbahn obererzgebirgschen Staatsbahn leipzig-dresdener Bahn	2 423,0 182,7 10 791,3
Oestliche: sächsisch-böhmische	676	21	5	—	185	1 154,75	440,00	321 647,90	leipzig-dresdener Bahn k. k. österreichisch-nördlichen Staatsbahn	— —
Oestliche: sächsisch-schlesische	104	55	24	69	1 111	1 194,00	2 204,30	26 880,00	leipzig-dresdener Bahn löbau-zittauer Bahn königl. niederschlesisch-märkischen Staatsbahn	6 402,3 7 529,3 1 769,0
1858	1 294	187	71	135	3 270	4 286,25	3 343,24	2 348 721,00		64 481,02
1857	2 694	177	60	76	3 433	3 967,25	2 697,31	2 374 754,00		45 435,3
daher 1858 mehr	—	10	11	59	—	319	645,07	—		19 045,7
daher 1858 weniger	1 400	—	—	—	163	—	—	26 032,90		—
B. Privateisenbahnen.										
Leipzig-dresdener	324	36	2 143	—	50 781	2 379	—	—	magdeburg-leipziger Bahn thüringischen Bahn berlin-anhaltischen Bahn sächsisch-bayerschen Staatsbahn niedererzgebirgschen Staatsbahn sächsisch-schlesischen Staatsbahn sächsisch-böhmischen Staatsbahn	8 846,0 7 252,5 11 855,0 4 458,4 14 956,0 1 680,4 —
Albertsbahn	—	1	—	—	77	10	4,00	—	—	—
Löbau-zittauer	—	10	2	2	228	116	533,00	—	sächsisch-schlesischen Staatsbahn	5 277,4
1858	321	47	2 145	2	51 086	2 505,0	538,00	—		54 326,01
1857	1 252	28	1 760	28,5	1 065	2 748,5	393,10	—		52 053,1
daher 1858 mehr	—	19	385	—	50 021	—	145,30	—		2 273,7
daher 1858 weniger	928	—	—	26,5	—	243,5	—	—		—
Summa 1858	1 618	234	2 216	137,0	54 356	6 791,25	3 881,00	2 348 721,04		118 807,97
Summa 1857	3 946	205	1 820	104,5	4 498	6 715,75	3 090,41	2 374 754,00		97 488,11
daher 1858 mehr	—	29	396	32,5	49 858	75,5	791,07	—		21 319,07
daher 1858 weniger	2 328	—	—	—	—	—	—	26 032,90		—

88.

Directer Güterverkehr mit den Nachbarbahnen.

...unmittelbar angrenzenden Bahnen zum Transport aufgegeben:				Von den überhaupt beförderten Gütern gingen auf folgende, unmittelbar angrenzende Bahnen über:					
gewöhnliche Frachtgüter	Producte	Güter in vereinbarter Fracht	Zusammen	auf die	Eilgüter	gewöhnliche Frachtgüter	Producte	Güter in vereinbarter Fracht	Zusammen
Centner	Centner	Centner	Centner		Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
16 097,34	68 221,71	12,86	85 578,90	obererzgebirgische Staatsbahn	1 270,91	23 783,70	135 600,04	418,50	161 073,08
31 786,01	13 684,03	424,10	50 249,03	niedererzgebirgische Staatsbahn	2 423,05	23 391,00	58 755,77	1 700,00	86 271,00
350 526,20	152 269,60	—	520 603,10	königl. bayersche Staatsbahn	16 157,70	379 791,30	238 598,30	—	634 547,30
130 753,10	26 845,20	—	161 295,70	leipzig-dresdener Bahn	4 458,00	118 041,00	29 975,10	—	152 475,30
223 871,30	210 151,10	340,00	411 149,70	magdeburg-leipziger Bahn	9 751,30	180 576,40	51 252,40	—	241 580,10
23 783,70	135 600,04	418,50	161 073,28	sächsisch-bayersche Staatsbahn	1 247,03	16 097,34	68 221,71	12,90	85 578,90
893,32	6 670,40	—	7 782,22	niedererzgebirgische Staatsbahn	182,76	1 525,03	17 729,43	—	19 438,14
23 391,00	58 755,77	1 700,00	86 271,00	sächsisch-bayersche Staatsbahn	4 353,06	31 786,01	13 684,03	424,10	50 249,02
1 525,03	17 729,43	—	19 438,14	obererzgebirgische Staatsbahn	218,30	893,32	6 670,40	—	7 782,23
682 896,60	943 880,60	720,00	1 638 278,00	leipzig-dresdener Bahn	14 956,00	316 997,70	83 139,40	2 600,00	417 694,00
73 883,50	—	—	73 883,30	leipzig-dresdener Bahn	—	6 631,00	—	—	6 631,00
209 619,50	—	—	209 619,50	k. k. österreichisch-nördliche Staatsbahn	—	418 170,30	—	—	418 170,30
118 482,30	29 816,10	—	154 700,10	leipzig-dresdener Bahn	1 680,10	117 976,30	20 208,70	—	139 865,30
91 780,00	22 792,30	80,00	122 182,40	löbau-zittauer Bahn	5 277,00	280 723,70	745 043,50	4 024,40	1 035 069,00
54 022,30	43 246,00	—	99 039,10	königl. niederschlesisch-märkische Staatsbahn	7 496,70	115 129,40	35 988,00	—	158 615,00
2 083 304,03	1 729 664,03	3 695,33	3 831 146,03		69 474,43	2 031 518,43	1 504 868,73	9 179,05	3 615 041,03
1 905 009,30	1 208 481,10	—	3 158 925,70		42 223,70	1 903 464,30	1 039 835,00	40 471,30	3 025 995,40
128 295,32	521 183,32	3 695,35	672 220,33		27 250,03	128 053,03	465 032,03	—	589 046,03
—	—	—	—		—	—	—	31 291,35	—
270 638,30	887 167,30	—	1 166 651,80	magdeburg-leipziger Bahn	5 634,30	141 206,20	147 608,60	—	294 449,10
131 353,50	81 501,10	—	220 107,10	thüringische Bahn	3 211,50	70 290,00	14 742,00	—	88 235,30
753 061,00	682 919,00	—	1 447 837,30	berlin-anhaltische Bahn	21 081,20	463 879,00	340 280,10	—	825 240,30
118 041,00	29 975,10	—	152 475,30	sächsisch-bayersche Staatsbahn	3 697,40	130 753,10	26 845,30	—	161 295,70
316 997,70	83 139,40	2 600	417 694,00	niedererzgebirgische Staatsbahn	10 791,30	682 886,00	943 880,00	720,00	1 638 278,00
117 976,30	20 208,70	—	139 865,30	sächsisch-schlesische Staatsbahn	6 402,30	118 482,30	29 816,10	—	154 700,00
6 631,00	—	—	6 631,00	sächsisch-böhmische Staatsbahn	—	73 883,50	—	—	73 883,50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
280 723,70	745 043,50	4 024,40	1 035 069,00	sächsisch-schlesische Staatsbahn	7 529,30	91 780,00	22 792,30	80,00	122 182,40
1 995 425,30	2 529 954,00	6 624,00	4 586 331,70		58 347,70	1 773 152,30	1 525 965,00	800,00	3 358 266,00
1 996 090,10	2 475 531,00	40 471,30	4 564 086,20		129 988,20	2 925 478,10	2 635 532,00	—	5 690 994,00
—	54 423,30	—	22 245,50		—	—	—	800,00	—
604,00	—	33 846,00	—		71 641,00	1 152 320,00	1 109 567,00	—	2 332 728,00
4 028 730,33	4 259 619,30	10 319,03	8 417 477,73		127 822,33	3 804 670,03	3 030 834,37	9 979,05	6 973 307,42
3 901 039,40	3 684 012,70	40 471,30	7 723 011,00		172 212,40	4 828 937,00	3 675 368,20	40 471,30	8 716 990,30
127 690,03	575 606,83	—	694 465,03		—	—	—	—	—
—	—	30 151,33	—		44 390,07	1 024 267,27	644 534,18	30 491,33	1 743 682,87

Benennung der Bahnen.	89.		90.		91.		92.		93.		94.		95.		96.		97.		98.		99.	
	Ein																					
	Aus dem Personenverkehr.																					
	Für Personenbeförderung in regelmässigen Zügen		Für Extrazüge		Für Gepäck-überfracht		Für Equipagen		Für Equipagen und Luxus-Pferde		Für Hunde		Zusammen		Davon ab an Restitutionen		Verbleiben aus dem Personenverkehr		Für Eilgüter		Für gewöhnliche Frachtgüter	
	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.																						
Westliche: sächsisch-bayersche	443 621	27,	2 851	29,	13 476	18,	150	7,	1 832	5,	319	6,	462 522	2,	40	5,	462 481	21,	58 306	13,	460 075	18,
Westliche: obererzgebirgsche	21 317	0,			131	6,			6	9,	15	11,	21 772	26,	44	9,	21 728	17.	506	13,	1 229	0,
Westliche: niedererzgebirgsche	152 171	26,	—	—	2 530	12,	123	21,	83	22,	120	5,	155 054	26,	27	1,	155 027	25,	11 391	7.	156 776	13,
Oestliche: sächsisch-böhmische	167 632	21,	154	25.	9 139	19,	261		1 673		174	7,	179 334	15,	2	1,	179 332	13,	13 861	2.	212 800	6,
Oestliche: sächsisch-schlesische	288 762	1,	891	22,	8 947	2,	373	—	373	0,	249	5,	299 506	1,	3	6,	299 502	25,	20 754	12,	233 969	16,
1858	1 073 505	20,	4 178	17,	34 523	27,	1 187	28,	3 968	6,	916	3.	1 118 280	12,	116	21,	1 118 163	20,	104 819	19,	1 067 858	25,
1857	1 050 607	29,	3 859	29,	34 002	16,	1 565	16,	3 492	20,	812	20,	1 094 341	12,	80	3,	1 094 261	9,	99 377	22,	1 171 507	13,
daher 1858 mehr	22 897	20,	318	17,	521	10,	—	—	475	16,	103	12,	23 938	29,	36	18,	23 902	11,	5 441	26,	—	
daher 1858 weniger	—		—	—			377	18,	—	—	—	—						—	—	—	103 648	17,
B. Privateisenbahnen.																						
Leipzig-dresdener	650 231	29,	2 963	12,	21 298	14,	1 869	2,	—	—	92	26,	676 448	25,			676 448	25,	62 034	26,	617 361	16,
Albertsbahn	39 247	10,	86	12,	380	28,					44	16,	39 759	6,	—	—	39 759	6,	288	27,	1 380	20,
Löbau-zittauer	34 677	18,	4	15,	540	22,	27	—	10	15,	13	15,	35 273	26,	7	17,	35 266	9,	2 227	26,	28 971	8,
1858	724 159	27,	3 051	9,	22 210	5,	1 896	2,	10	15,	150	27,	751 481	28,	7	17,	751 474	10,	64 551	19,	647 713	15,
1857	746 680	2,	2 537	—	23 523	10,	2 054	25,	9	—	133	18,	774 937	27,	—	—	774 937	27,	66 287	17,	684 381	18,
daher 1858 mehr	—	—	517	9,	—	—	—	—	1	15,	17	9,	—	—	7	17,	—	—	—	—	—	—
daher 1858 weniger	22 520	5,	—	—	1 313	5,	158	23,	—	—	—	—	23 455	29,	—	—	23 463	16,	1 735	27,	36 668	3,
Summa 1858	1 797 665	17,	7 232	26,	56 734	2,	3 084	0,	3 978	22,	1 067	0,	1 869 762	10,	124	9,	1 869 638	1,	169 371	9,	1 715 572	10,
Summa 1857	1 797 288	1,	6 396	29,	57 525	27,	3 620	11,	3 501	20,	946	9,	1 869 279	9,	80	3,	1 869 199	6,	165 665	9,	1 855 889	1,
daher 1858 mehr	377	15,	835	26,	—	—	—	—	477	2,	120	21,	483	0,	44	6,	438	24,	3 705	29,	—	
daher 1858 weniger	—	—	—	—	791	21,	536	11,	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	140 316	21,

nahmen.

Aus dem Güterverkehr.

	100. Für Producte nach dem Centerfrachtsatze (Thlr. Sgr.)	101. Für Producte nach dem Wagenladungsfrachtsatze (Thlr. Sgr.)	102. Für Güter in vereinbarter Fracht (Thlr. Sgr.)	103. Für Eisenbahnfahrzeuge (Thlr. Sgr.)	104. Für andere Fahrzeuge und Equipagen (Thlr. Sgr.)	105. Für Pferde (Thlr. Sgr.)	106. Für Rind- und anderes Vieh (Thlr. Sgr.)	107. Selbstkosten für mit besonderen Zügen transportirte Bau- und Bahnunterhaltungsmaterialien (Thlr. Sgr.)	108. Zusammen (Thlr. Sgr.)	109. Davon ab an Restitutionen und Rabatten (Thlr. Sgr.)	110. Verbleiben aus dem Güterverkehr (Thlr. Sgr.)	111. Aus sonstigen Quellen (Thlr. Sgr.)	112. Summa aller Einnahmen (Pos. 97, 110, 111) (Thlr. Sgr.)
	216 537 5,8	543 721 0,2	18 872 19,0	5 363 1,0	1 239 24,1	307 21,0	12 175 6,1	5 070 11,2	1 321 972 6,6	1 179 13,7	1 320 792 22,9	66 630 24,1	1 849 905 16,6
	3 492 5,1	64 127 20,3	519 26,7	—	60 27,0	— —	81 20,1	2 605 22,7	75 053 16,7	74 24,5	74 978 22,2	2 738 10,1	90 445 19,4
	16 991 11,4	147 838 22,4	4 621 8,0	1 532 10,0	109 18,0	277 1,0	2 970 17,6	671 4,0	343 160 21,0	291 1,5	342 869 20,1	18 690 6,5	516 587 21,7
	20 778 1,0	72 430 1,6	9 780 5,0	4 074 24,0	281 9,0	18 —	6 849 11,0	1 679 9,2	342 764 12,4	9 552 27,0	333 211 14,5	51 916 26,4	564 459 21,3
	86 576 13,0	157 499 27,4	20 652 2,9	885 15,6	564 5,6	832 5,5	9 353 7,3	217 3,6	531 304 18,4	1 011 3,0	530 293 15,0	29 273 2,7	859 159 13,0
	344 875 9,0	985 620 12,2	54 449 3,0	11 865 20,0	2 257 25,0	1 434 27,0	31 710 2,3	9 873 24,–	2 614 255 19,0	12 100 13,4	2 602 146 5,6	169 248 9,7	3 889 558 5,5
	260 457 3,0	1 123 591 15,5	80 680 21,0	22 505 26,3	2 185 18,0	968 6,0	29 075 9,3	15 272 23,1	2 805 567 8,0	3 866 29,0	2 801 700 8,3	167 943 1,6	4 003 964 19,0
	83 918 5,4	—	— —	— —	122 7,0	471 21,0	2 634 23,1	— —	— —	8 302 13,6	— —	61 305 8,1	— —
	—	137 971 3,2	26 231 17,2	10 650 5,7	— —	— —	— —	5 896 28,2	191 311 19,1	— —	199 614 2,–	—	114 406 13,2
	257 239 27,5	906 383 23,–	—	2 968 18,0	177 5,0	5 151 20,0	15 061 12,5	— —	1 296 378 29,–	5 870 17,0	1 290 508 12,–	65 186 15,3	2 002 142 23,6 *)
	298 9,–	1 130 17,0	91 223 6,8	—	2 20,0	— —	51 11,0	— —	94 375 20,–	— —	94 375 20,–	85 684 24,5	169 819 21,3
	8 817 15,0	18 762 8,0	7 607 20,3	— —	23 10,0	10 15,0	463 3,4	— —	66 913 18,0	— —	66 913 18,0	1 595 0,1	108 774 27,6
	266 385 22,0	926 276 19,7	98 830 26,3	2 968 18,0	203 5,0	5 162 5,1	15 575 26,0	—	1 427 668 8,0	5 870 17,0	1 421 797 21,0	102 465 10,1	2 275 737 12,1
	318 752 11,0	402 591 14,5	89 212 27,3	10 253 7,3	163 2,0	4 682 1,7	16 689 24,2	—	1 593 011 6,5	1 361 27,–	1 591 652 8,–	119 439 13,3	2 486 029 19,0
	— —	— —	9 617 29,0	— —	40 3,0	480 1,6	—	—	— —	4 508 19,3	— —	— —	— —
	52 366 22,0	76 314 24,6	— —	7 284 19,5	— —	— —	1 113 27,6	— —	165 345 27,9	— —	169 854 17,3	16 974 3,9	210 292 7,3
	610 761 1,0	1 311 897 2,6	153 279 29,6	14 824 8,0	2 461 —	6 597 2,6	47 285 29,7	9 873 24,–	4 041 923 27,0	17 980 0,4	4 023 943 27,2	271 718 19,–	6 165 295 18,2
	579 209 17,2	1 526 182 29,–	169 893 18,5	32 759 3,0	2 298 20,9	5 645 7,6	45 765 3,2	15 272 23,1	4 398 581 14,6	5 168 27,–	4 393 412 17,1	227 382 14,0	6 489 004 8,7
	31 551 13,1	— —	— —	— —	162 10,1	951 25,6	1 520 25,5	— —		12 811 2,0	— —	44 351 4,0	— —
	—	214 285 27,–	16 613 18,0	17 934 25,0	— —	— —	— —	5 398 28,0	356 657 17,–	— —	369 468 19,5	—	324 698 20,0

*) Ausserdem erhielt die leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft von dem Betriebe der ihr zugehörigen, innerhalb des Königreiches Sachsen gelegenen Strecke der leipzig-magdeburger Eisenbahn im Jahre 1858 die Summe von 75 320 Thlr. 9,7 Ngr., wobei die Spesen als Frachtrabatte, Fuhrlöhne etc. bereits abgerechnet sind.

Benennung der Bahnen.	113.		114.		115.		116.		117.		118.		119.	
	Aus													
	Für die Bahnverwaltung.													
	Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung, ingleichen Löhne, welche bei den einzelnen Unterhaltungsabtheilungen nicht selbst in Rechnung kommen		Unterhaltung des Bahndammes und Gestänges *)		Unterhaltung der Brücken und Durchlässe		Unterhaltung der Hochbauten		Unterhaltung des Telegraphenwesens		Unterhaltung der übrigen Anlagen		Insgemein	
	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.														
Westliche: sächsisch-bayersche	62 039	25,5	10 325	6,3	15 415	3,0	16 612	8,7	3 224	27,3	10 480	1,0	6 619	12,7
Westliche: obererzgebirgsche	7 381	10,3	873	3,6	—	—	104	24,1	12	22,4	707	11,1	228	4,3
Westliche: niedererzgebirgsche	22 186	21,5	14 580	28,3	6 314	8,1	2 409	21,5	531	20,7	3 870	1,3	2 940	26,1
Oestliche: sächsisch-böhmische	31 026	28,2	11 775	22,9	1 063	28,4	6 610	18,4	476	20,6	6 787	11,9	3 109	20,1
Oestliche: sächsisch-schlesische	36 128	29,0	15 259	27,0	367	11,9	5 794	4,2	607	3,9	2 998	0,1	3 753	15,8
1858	158 763	25,4	82 814	28,1	23 160	21,4	31 561	17,1	4 853	4,9	24 842	26,3	16 651	19,0
1857	140 953	3,7	343 349	25,6	36 011	4,1	38 528	22,3	7 009	19,7	22 513	16,1	16 604	26,7
daher 1858 mehr	17 810	21,7	—	—	—	—	—	—	—	—	2 329	10,2	46	22,3
daher 1858 weniger	—	—	260 534	27,5	12 850	12,7	6 967	5,4	2 156	14,8	—	—	—	—
B. Privateisenbahnen.														
Leipzig-dresdener	55 713	26,0	100 453	21,6	11 915	25,0	32 461 Thlr. 19,2 Ngr.				2 204	8,7	6 033	9,6
Albertsbahn	12 600	28,1	4 757	7,5	10 437	27,3	1 341	1,0	374	19,4	1 226	24,1	1 779	2,0
Löbau-zittauer	9 828	3,5	12 521	22,3	677	4,1	412	24,4	240	0,7	1 308	17,0	1 322	4,9
1858	78 142	28,4	117 732	21,7	23 030	26,5	34 830 Thlr. 4,4 Ngr.				4 789	21,5	9 134	16,3
1857	66 987	6,8	93 076	8,1	18 612	18,0	53 147 Thlr. 12,5 Ngr.				4 522	4,6	5 076	25,0
daher 1858 mehr	11 155	21,0	24 656	13,1	4 418	8,5	—				217	16,7	4 057	21,3
daher 1858 weniger	—	—		—		—	18 317 Thlr. 8,1 Ngr.				—	—	—	—
Summa 1858	236 906	23,0	200 547	19,3	46 191	17,1	71 244 Thlr. 26,4 Ngr.				29 582	17,0	25 786	5,5
Summa 1857	207 940	10,3	436 426	3,7	54 623	22,1	98 685 Thlr. 24,7 Ngr.				27 035	20,0	21 681	21,7
daher 1858 mehr	28 966	13,3	—	—	—	—	—				2 546	26,9	4 104	13,0
daher 1858 weniger	—	—	235 878	14,4	8 432	4,2	27 440 Thlr. 28,3 Ngr.				—	—	—	—

120.		121.		122.		123.		124.		125.		126.		127.		128.	
gaben.																	
		Für die Transportverwaltung.															
Zusammen für die Bahnverwaltung *)		Besoldung der Betriebsbeamten incl. Dienstkleidung, ingleichen Löhne, welche der Betriebsmittelreparatur und den Kosten der Transportkräfte nicht angehören.		Unterhaltung der Locomotiven		Unterhaltung der Tender		Unterhaltung der Personenwagen		Unterhaltung der Lastwagen		Kosten der Transportkräfte: als Feuerung für die Locomotiven, Schmier- und Putzmaterial für alle Fahrzeuge etc.		Insgemein		Zusammen für die Transportverwaltung *)	
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
154 746	26,6	189 024	14,0	51 207	16,9	9 503	25,0	11 707	13,9	45 116	5,5	185 085	6,9	51 857	12,9	493 502	5,3
9 307	16,3	16 706	10,0	3 251	10,9	603	13,1	553	5,3	2 131	3,2	5 404	26,0	2 866	0,0	31 516	10,3
52 834	7,3	62 401	11,0	14 247	15,9	2 677	10,5	3 187	26,4	9 385	28,9	61 842	4,7	14 705	10,7	168 447	19,4
60 851	0,3	78 225	29,0	17 344	22,0	3 273	20,0	13 899	10,3	16 108	17,2	48 112	26,0	44 361	11,7	221 326	16,6
64 909	1,9	90 890	29,2	32 244	14,0	4 209	12,0	8 950	12,9	18 287	22,2	88 749	15,0	40 419	27,9	283 752	12,9
342 648	22,2	437 249	6,0	118 295	18,5	20 267	22,4	38 298	9,1	91 029	17,0	339 194	18,3	154 210	3,1	1 198 545	4,2
604 970	28,0	380 452	9,0	103 354	6,9	14 883	15,5	33 244	18,0	91 914	27,0	265 252	24,2	159 483	14,0	1 018 585	27,0
—	—	56 796	26,1	14 941	11,3	5 384	6,9	5 053	21,3	—	--	73 941	24,1	—	—	149 959	7,2
262 322	6,2	—	—	—	—	—	—	—	—	885	10,0	—	—	5 273	11,4	—	—
208 782	20,0	233 236	29,0	24 426	0,1	5 548	6,1	15 303	28,4	57 639	18,5	165 426	12,2	146 121	29,0	647 703	4,7
32 517	20,0	21 614	19,0	3 466 Thlr. 6,3 Ngr.				8 121 Thlr. 18,0 Ngr.				11 367	23,0	20 284	0,4	64 854	9,4
26 310	17,0	17 132	11,0	4 690	15,1	431	7,9	1 206	3,7	857	27,5	18 251	5,9	6 741	4,3	49 310	15,2
267 610	28,5	271 984	0,7	38 562 Thlr. 5,4 Ngr.				83 129 Thlr. 7,0 Ngr.				195 045	12,0	173 147	4,3	761 867	29,4
241 422	15,2	268 260	26,0	42 639 Thlr. 1,4 Ngr.				60 462 Thlr. 25,2 Ngr.				205 599	22,7	184 593	25,4	761 556	10,7
26 188	13,2	3 728	4,7	—				22 666 Thlr. 11,5 Ngr.				—	—	—	—	311	18,7
—	—	—	—	4 076 Thlr. 26,0 Ngr.				—				10 554	10,7	11 446	21,1	—	—
610 259	20,7	709 233	6,7	177 125 Thlr. 16,6 Ngr.				212 457 Thlr. 3,1 Ngr.				584 240	0,3	327 357	7,4	1 960 413	4,1
846 393	13,0	648 713	5,9	160 876 Thlr. 23,9 Ngr.				185 622 Thlr. 10,6 Ngr.				470 852	16,0	344 077	10,3	1 810 142	7,7
—	—	60 520	0,6	16 248 Thlr. 22,6 Ngr.				26 834 Thlr. 22,3 Ngr.				68 387	13,4	—	—	150 270	26,4
236 133	22,0	—	—	—				—				—	—	16 720	2,4	—	—

*) Der Aufwand für die Bahn- und die Transportverwaltung bei den Staatseisenbahnen wird erlangt, wenn zu den hier aufgeführten Ausgaben noch die für Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel, nach Abzug der Erlöse für die gewonnenen alten Materialien, aus dem Erneuerungsfonds verwendeten Beträge hinzugerechnet werden, wie dies bei den speciellen Aufwandsnachweisen in dem Vorworte geschehen ist.

Benennung der Bahnen.	129. Ausgaben. Für die allgemeine Verwaltung. Besoldung der Direction, Bureau- und Cassenbeamten etc. Thlr. Ngr.	130. Insgemein Thlr. Ngr.	131. Zusammen für die allgemeine Verwaltung Thlr. Ngr.	132. Zins für erpachtete Bahnstrecken. Thlr. Ngr.	133. Zu Vervollständigung der Bahnanlagen Thlr. Ngr.	134. Einlage in den Erneuerungsfonds Thlr. Ngr.	135. Summa aller Ausgaben (Pos. 129, 132, 133, 134 und 116) Thlr. Ngr.	136. Ueberschuss. Derselbe beträgt Thlr. Ngr.	137. Davon sind auf Vermehrung der Betriebsmittel verwendet Thlr. Ngr.	138. Verbleiben demnach Thlr. Ngr.	139. Derselbe beträgt Procente des zu Anfang des Jahres 1858 verwendet gewesenen Capitals %
A. Staatseisenbahnen.											
Westliche: sächsisch-beyersche	16 573 25,8	13 300 5,-	29 911 1,5	24 125 25,5	95 847 7,8	275 181 26,-	1 053 611 1	776 201 14,5	6 151 10,4	770 049 1,4	4,62
Westliche: obererzgebirgsche	1 529 6,1	481 0,5	2 012 7,-	— —		13 790 0,-	56 625 9,3	42 819 9,3	— —	42 819 9,3	—
Westliche: niedererzgebirgsche	10 829 25,1	1 101 13,2	11 931 8,3	2 206 25,8	15 466 26,2	71 592 26,1	325 478 23	191 108 28,-		191 108 28,-	
Oestliche: sächsisch-böhmische	7 954 20,6	3 087 14,5	11 042 5	122 036 20,1 *)	—	88 813 18,2	301 070 1,1	60 189 23,-	17 026 28,-	43 162 27	0,** **)
Oestliche: sächsisch-schlesische	13 571 27,1	5 588 6,3	19 160 4,1	—	7 232 16,2	100 232 19,-	175 686 25,7	383 472 18,1	31 153 27,1	349 018 21,5	4,**
1858	50 159 14,-	23 620 11,3	74 079 26,2	148 668 10,1	118 546 20,-	553 014 7,7	2 436 473 1,2	1 454 085 4,-	58 135 6,-	1 395 949 28,-	—
1857	46 735 27,6	10 373 18,5	87 109 15	80 354 25,-	109 012 14,2	205 857 27,2	2 135 921 18,1	1 868 043 1,6	43 175 2,4	1 824 867 28,2	—
daher 1858 mehr	3 424 17,-	— —	— —	68 313 14,1	9 474 6,-	347 156 10,-	299 551 13,1	—	14 960 3,7	— —	—
daher 1858 weniger		16 753 7,1	13 029 19,1	—			—	413 957 26,1		428 917 29,-	—
B. Privateisenbahnen.											
Leipzig-dresdener	26 786 2,-	16 905 1,-	43 698 7,2		1 141 19,1		901 525 21,3	1 100 817 1,5	58 531 22,5	1 042 282 9,0	11,** ***)
Albertsbahn	4 906 21,-	859 14,8	5 766 9,7	—	— —	2 475 10,-	105 615 19,5	64 206 2,1	— —	64 206 2,4	2,76
Löbau-zittauer	2 044 0,2	3 684 5,7	5 728 6,1			—	81 319 9,1	22 425 18,3	17 226 28,6	5 198 19,-	0,21
1858	33 743 28,2	21 448 24,1	55 192 22,8	— —	1 141 19,1	2 475 10,-	1 088 288 20,3	1 187 448 21,-	75 761 21,4	1 111 687 0,-	—
1857	28 704 8,7	24 709 16,1	53 413 24,7	— —	56 562 22,6	— —	1 112 955 12,1	1 373 074 7,3	166 636 2,8	1 206 438 4,3	
daher 1858 mehr	5 039 20,6	— —	1 778 28,6	— —	— —	2 475 10,7	— —	— —	— —	— —	—
daher 1858 weniger	—	3 260 21,1	— —	—	55 421 2,4	— —	24 666 21,6	185 625 15,2	90 874 11,3	94 751 4,3	—
Summa 1858	84 203 12,1	45 069 6,2	129 272 19,1	148 668 10,1	119 658 9,1	555 489 17,6	3 523 761 21,7	2 641 533 26,3	133 896 27,1	2 507 636 29,1	—
Summa 1857	75 440 5,2	65 083 4,2	140 523 9,-	80 354 25,6	165 605 6,2	205 857 27,2	3 248 877 0,1	3 241 117 8,3	209 811 5,4	3 031 306 3,1	—
daher 1858 mehr	8 763 7,-	— —	— —	68 313 14,3	— —	349 631 20,7	274 884 21,1	— —	— —	—	
daher 1858 weniger	— —	20 013 28,1	11 250 20,2	— —	45 946 26,3	— —	— —	599 583 12,4	75 914 8,4	523 669 3,-	—

*) Der an die k. k. österreichische Regierung für die Benutzung der von derselben gebauten Strecke zu entrichtende Zins ist erst im Jahre 1858 definitiv geordnet worden und es sind daher unter den obigen Betrag noch 96 683 Thlr. 15,8 Ngr. auf frühere Jahre mit aufgenommen.
) 2, % wenn der auf frühere Jahre in Pos. 132 mit aufgenommene Zinsbetrag ausser Ansatz bleibt.
***) Unter Berücksichtigung der Einnahme von der Eisenbahngesellschaft angehörigen Strecke der leipzig-magdeburger Eisenbahn.

Berechnungen aus den Ergebnissen der Transporte.

140.	141.	142.	143.	144.	145.	146.	147.	148.	149.	150.	151.	152.		
Im Ganzen haben zurückgelegt		Durchschnittlich haben durchfahren		Auf jede Personenwagenachsmeile kommen durchschnittlich	Auf jede Güterwagenachsmeile kommen durchschnittlich	Auf jede Meile Tarifslänge kommen durchschnittlich						Von den Personen benutzten		
die Personen	die Güter (Pos. 51)	jede Person	jeder Centner Gut			Locomotivmeilen	Wagenachsmeilen	Personen	Personenmeilen	Güter-Centner	Güter-Centnermeilen	I.	II.	III.
												Wagenclasse.		
Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Personenmeilen	Güter-Centnermeilen							%	%	%
4 371 716	138 748 278	4,79	10,67	3,71	19,66	7 643,2 auf 24,9 Meilen	346 309,3	39 090	186 826	552 283	5 781 178	0,66	19,60	79,76
227 971	6 621 071	2,46	1,36	3,34	24,72	2 156,9	72 725,0	17 168	42 217	903 272	1 226 124	0,56	21,72	77,72
1 584 155	28 744 553	3,40	5,60	3,81	18,48	3 122,7 auf 19,1 Meilen	114 556,4	23 124	90 009	259 648	1 504 950	0,22	13,17	86,61
1 839 546	25 285 748	3,66	4,14	3,29	19,96	5 154,1 auf 9 Meilen	206 061,2	60 420	209 039	633 348	2 809 528	2,30	23,33	74,00
2 917 916	36 044 921	4,15	7,09	4,63	17,27	5 410,6	194 645,5	42 079	208 423	363 031	2 574 637	0,63	19,26	80,11
10 944 304	235 411 574													
10 501 270	259 370 331													
440 034	—													
—	23 925 757													
5 593 895	102 685 685	7,24	9,66	5,04	19,70	7 005,6	332 825,5	40 569	294 415	596 565	5 404 510	1,83	21,83	76,36
431 446	5 021 464	1,36	1,03	4,74	10,42	4 168,5 auf 4,6 Meilen	124 608,6	159 113	215 723	1 061 366	1 092 275	0,36	18,83	80,81
374 465	7 100 390	2,02	3,80	4,37	25,03	2 257,3	80 141,7	31 711	83 214	427 348	1 577 864	0,10	12,76	87,02
6 399 806	114 810 539													
6 505 119	128 558 313													
—	—													
105 313	13 747 774													
17 341 110	350 255 113													
17 006 389	387 928 644													
334 721	—													
—	37 673 531													

Benennung der Bahnen.	153.					154.		155.	156.	157.	158.	159.	160.	161.		162.		163.		164.
	Berechnungen aus																			
	der Transporte					der Einnahmen.														
	Von den überhaupt transportirten Gütern kommen nach Procenten auf					Von der Einnahme aus den Transporten kommen nach Procenten auf den		Durchschnittlich sind eingenommen						Auf jede Meile Tarifslänge kommen durchschnittlich von der Einnahme aus dem				der Gesammteinnahme		Von der Gesammteinnahme kommt durchschnittlich auf jede Achsmeile
	Eilgüter	gewöhnliche Frachtgüter	Producte [illegible]	Producte [illegible]	Güter in vereinbarter Fracht	Personenverkehr	Güterverkehr	pro Person	pro Person und Meile	pro Personenwagenachsmeile	pro Centner Gut	pro Centner Gut und Meile	pro Lastwagenachsmeile	Personenverkehr		Güterverkehr				
	%	%	%	%	%	%	%	Ngr.	Ngr.	Ngr.	Ngr.	Ngr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.																				
Westliche: sächsisch-bayersche	1,0[illegible]	11,[illegible]	10,[illegible]	70,[illegible]	4,[illegible]	25,[illegible]	74,[illegible]	14,[illegible]	3,[illegible]	11,[illegible]	2,[illegible]	0,[illegible]	5,[illegible]	19 761	5,[illegible]	55 038	1,[illegible]	77 079 auf 24 Meilen	11,[illegible]	6,[illegible]
Westliche: obererzgebirgsche	0,[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	96,[illegible]	0,[illegible]	22,[illegible]	77,[illegible]	6,[illegible]	2,[illegible]	9,[illegible]	0,[illegible]	0,[illegible]	6,[illegible]	4 023	21,[illegible]	13 884	28,[illegible]	18 415	25,[illegible]	7,[illegible]
Westliche: niedererzgebirgsche	1,[illegible]	26,[illegible]	4,[illegible]	64,[illegible]	3,[illegible]	31,[illegible]	68,[illegible]	11,[illegible]	2,[illegible]	10,[illegible]	2,[illegible]	0,[illegible]	[illegible]	8 898	12,[illegible]	17 857	23,[illegible]	27 046 auf 19,[illegible] Meilen	14,[illegible]	7,[illegible]
Oestliche: sächsisch-böhmische	0,[illegible]	27,[illegible]	3,[illegible]	63,[illegible]	4,[illegible]	34,[illegible]	65,[illegible]	9,[illegible]	2,[illegible]	9,[illegible]	1,[illegible]	0,[illegible]	7,[illegible]	20 378	20,[illegible]	37 022	14,[illegible]	62 717 auf 9 Meilen	22,[illegible]	9,[illegible]
Oestliche: sächsisch-schlesische	1,[illegible]	26,[illegible]	16,[illegible]	48,[illegible]	7,[illegible]	36,[illegible]	63,[illegible]	14,[illegible]	2,[illegible]	13,[illegible]	3,[illegible]	0,[illegible]	7,[illegible]	21 399	11,[illegible]	37 878	3,[illegible]	61 368	16,[illegible]	9,[illegible]
B. Privateisenbahnen.																				
Leipzig-dresdener	1,[illegible]	30,[illegible]	17,[illegible]	50,[illegible]	—	34,[illegible]	65,[illegible]	25,[illegible]	3,[illegible]	17,[illegible]	3,[illegible]	0,[illegible]	7,[illegible]	35 602	17,[illegible]	66 312	16,[illegible]	105 375	28,[illegible]	9,[illegible]
Albertsbahn	0,[illegible]	0,[illegible]	0,[illegible]	1,[illegible]	98,[illegible]	29,[illegible]	70,[illegible]	3,[illegible]	2,[illegible]	12,[illegible]	0,[illegible]	0,[illegible]	5,[illegible]	19 879	18,[illegible]	20 516	13,[illegible]	36 917 auf 4,[illegible] Meilen	9,[illegible]	8,[illegible]
Löbau-zittauer	0,[illegible]	20,[illegible]	9,[illegible]	37,[illegible]	31,[illegible]	34,[illegible]	65,[illegible]	7,[illegible]	2,[illegible]	12,[illegible]	1,[illegible]	0,[illegible]	7,[illegible]	7 836	28,[illegible]	14 860	20,[illegible]	23 061	2,[illegible]	8,[illegible]

165.			166.		167.		168.			169.	170.		171.		172.
den Ergebnissen															
der Ausgaben.															
Von den Ausgaben Pos. 120, 128, 131 und 134 kommen										Die Gesammt-ausgabe beträgt Procente der Brutto-einnahme	Von sämmtlichen Ausgaben kommen durchschnittlich				
auf die Bahn-verwaltung	auf die Transport-verwaltung	auf die allgemeine Verwaltung	für die Bahnverwaltung		für die allgemeine Ver-waltung		für die Transportverwaltung				auf jede Meile Tarifslänge		auf jede Locomotiv-meile		auf jede Achsmeile
			auf jede Meile Bahnlänge				auf jede Locomotiv-meile		auf jede Achsmeile						
%	%	%	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Ngr.	%	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Ngr.
33,35	63,51	3,14	13 183	17,2	1 241	10,7	8	9,0	2,10	58,04	44 733 auf 24 Meilen	23,7	6	25,0	3,00
23,52	72,02	3,33	2 456	18,2	370	5,9	3	16,1	3,15	56,94	10 486	10,7	4	25,9	4,33
33,03	63,00	3,97	5 482	6,4	643	9,0	3	7,7	2,00	63,04	17 040 auf 19,1 Meilen	23,2	5	13,7	4,46
30,95	66,40	2,65	13 455	15,8	1 269	2,1	5	14,2	4,11	89,20	56 007 auf 9 Meilen	23,3	10	26,0	8,13
27,31	68,40	4,29	9 465	16,7	1 407	8,4	4	6,0	3,32	55,37	33 977	18,0	6	8,4	5,24
23,10	71,01	4,60	13 622	23,2	2 851	7,3	4	26,0	3,07	45,02	47 438	5,9	6	23,2	4,26
33,13	61,41	5,46	7 572	18,2	1 247	25,4	3	11,5	3,30	62,19	22 959 auf 4,1 Meilen	14,0	5	15,2	5,33
32,34	60,62	7,04	5 806	23,0	1 264	6,6	4	25,9	4,10	78,30	18 077	18,7		0,2	6,77

Benennung der Bahnen.	173.		174.		175.		176.		177.		178.		179.		180.		181.	
	Erneuerungsfonds.																Reservefonds.	
	Bestand am Schlusse des Vorjahres		Die Einnahme hat betragen: an Zinsen		an Einlagen aus den Betriebseinkünften: von den Betriebsmitteln		von den Oberbaumaterialien		an Erlösen für verkaufte alte Betriebsmittel und gewonnenes altes Material		zusammen		Die Ausgabe hat betragen		Bestand am Schlusse des Jahres		Bestand am Schlusse des Jahres	
	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.																		
Westliche: sächsisch-bayersche, obererzgebirgsche, niedererzgebirgsche; Oestliche: sächsisch-böhmische, sächsisch-schlesische	554 279	10,6	23 873	19,3	216 795	22,4	336 218	14,6	303 070	13,9	879 958	10,1	598 602	23,2	835 634	27,5	—	—
1858	554 279	10,6	23 873	19,3	216 795	22,4	336 218	14,6	303 070	13,9	879 958	10,1	598 602	23,2	835 634	27,5	—	—
1857	360 889	21,0	18 259	19,0	205 857	27,2	—	—	22 138	16,4	246 256	2,6	52 866	13,0	554 279	10,6	—	—
daher 1858 mehr	193 389	19,6	5 614	0,3	10 937	25,2	336 218	14,6	280 931	27,5	633 702	7,5	545 736	10,2	281 355	17,2	—	—
daher 1858 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																		
Leipzig-dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500 000	—
Albertsbahn	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—
Löbau-zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1858	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—		2 475	10,7	500 000	—
1857	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500 000	—
daher 1858 mehr	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—
daher 1858 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa 1858	554 279	10,6	23 873	19,3	216 795	22,4	338 693	25,3	303 070	13,9	882 433	21,1	598 602	23,2	838 110	8,3	500 000	—
Summa 1857	360 889	21,0	18 259	19,0	205 857	27,2	—	—	22 138	16,4	246 256	2,6	52 866	13,0	554 279	10,6	500 000	—
daher 1858 mehr	193 389	19,6	5 614	0,3	10 937	25,2	338 693	25,3	280 931	27,5	636 177	18,5	545 736	10,2	283 830	27,9	—	—
daher 1858 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Cassen.

182.		183.								184.								185.		186.	187.	
Bestand am Schlusse des Vorjahres		Die Einnahme hat betragen: an Zinsen		an Einlagen der Betheiligten		an ausserordentlichen Einnahmen		zusammen		Die Ausgabe hat betragen: für eigentliche Pension		für temporäre Unterstützungen		für sonstige Zwecke		zusammen		Bestand am Schlusse des Jahres		Zahl der Betheiligten	Es erhielten: eigentliche Pensionen	temporäre Unterstützungen
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.		Personen	Personen
107 619 *)	11,3	4 620	11,7	13 764	19,6	8 691	12,1	27 076	13,7	2 496	5,0	33	15,0	113	14,0	2 643	4,0	132 052	20,1	2 045	208	2
107 619	11,3	4 620	11,7	13 764	19,6	8 691	12,1	27 076	13,7	2 496	5,0	33	15,0	113	14,0	2 643	4,0	132 052	20,1	2 045	208	2
90 468	27,2	3 822	23,6	8 547	12,0	6 849	14,6	19 219	20,0	1 943	6,0	101	26,2	21	3,1	2 069	5,0	107 619	11,3	1 754	162	3
17 150	14,6	797	18,2	5 217	6,0	1 841	28,1	7 856	23,7	552	29,3	—	—	92	10,0	573	29,0	24 433	8,0	291	46	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71	11,7	—	—	—	—	—	—	—	—	1
65 836	21,7	3 509	2,5	4 425	24,2	6 639	23,4	14 574	20,1	4 451	18,0	9	—	22	5,0	4 482	23,0	75 928	17,7	583	100	1
418 **)	16,4	16	22,3	—	—	124	16,0	141	8,3	—	—	—	—	—	—	—	—	559	24,7	—	—	—
— *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 255	7,0	3 525	24,0	4 425	24,2	6 764	9,4	14 715	28,4	4 451	18,0	9	—	22	5,0	4 482	23,0	76 488	12,4	583	100	1
58 583	20,3	3 095	26,7	2 271	23,0	6 597	29,4	11 965	19,1	4 142	8,3	144	—	7	23,3	4 294	1,0	66 255	7,0	524	92	4
7 671	17,3	429	28,1	2 154	1,2	166	10,0	2 750	9,3	309	9,7	—	—	14	12,1	188	21,0	10 233	4,0	59	8	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
173 874	18,0	8 146	6,5	18 190	14,0	15 455	21,6	41 792	12,1	6 947	23,0	42	15,0	135	19,0	7 125	28,5	208 541	2,5	2 628	308	3
149 052	17,5	6 918	19,7	10 819	5,0	13 447	13,5	31 185	9,1	6 085	14,0	248	26,2	28	26,0	6 368	7,7	173 874	18,0	2 278	254	7
24 822	1,4	1 227	16,0	7 371	8,1	2 008	8,1	10 607	3,0	862	9,0	—	—	106	23,0	762	20,6	34 666	13,0	350	54	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	206	11,2	—	—	—	—	—	—	—	—	4

*) Seit dem 1. October 1854 sind die Pensions- und Unterstützungs-Cassen sämmtlicher königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der löbau-zittauer Eisenbahn sowie des Staatstelegraphen-Instituts in eine einzige unter dem Namen:
„Unterstützungs-Casse für das bei den königlichen Staatseisenbahnen und dem Staatstelegraphen-Institut angestellte Personal"
vereinigt und wird deren Verwaltung derzeitig von der Staatseisenbahn-Direction zu Dresden besorgt.

**) Bei dieser Bahn ist eine Pensions- und Unterstützungs-Casse zur Zeit noch nicht errichtet und es sind die obigen Beträge nur der vorläufige Fonds zu einer solchen.

UEBERSICHT

DER

LEISTUNGEN UND DES VERBRAUCHS

BEI DEN

LOCOMOTIVEN.

1858.

A. Staats-

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr	5. Kosten der Anschaffung Thlr.	6. Gewicht der Locomotiven ohne	6. Gewicht mit Wasser und Cok	7. Durchmesser des Cylinders	7. Zahl	8. Kolbenhub	9. Feuerfläche	10. Rostfläche	11. Durchmesser der Treibräder	12. Zahl der Räder überhaupt	12. gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs	14. Dampfdruck	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
	1.	Har	Stephenson in New-Castle	1843	14 023,23	340	377	14		18	621	10,4	60	6	4	5	70	135	Eisen
	2.	Elephant	„ „ „	1844	13 750,24	420	510	—	11	22	789	9,6	54	„	„	„	„	150	„
	3.	Leopard	„ „ „	„	13 750,24	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4.	Steiger	„ „ „	1846	15 000,00	„	461	—	15	„	879	11,6	60	„	„	5¼	80	„	„
	5.	Elbe	„ „ „	„	15 000,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	6.	Biela	„ „ „	„	15 000,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	7.	Freischütz	„ „ „	„	15 000,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	8.	Chemnitz	„ „ „	„	15 000,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	9.	Wüstenbrandt	„ „ „	„	15 000,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	10.	Cameel	Borsig in Berlin	1847	13 160,94	„	514		„	24	776	7,0	54	„	„	5	70	134	„
	11.	Dromedar	„ „ „	„	12 378,27	„	„		„	„	„	„	„	„		„	„		
	12.	Glückauf	Hartmann in Chemnitz	1848	15 263,30	„	510		14	22	870	10,0	60	„	„	„	„	150	„
	13.	Greif	Kessler in Carlsruhe	„	13 094,47	517	585		15	24	811	9,0	„	„	„	„	„	162	„
	14.	Schakal	„ „ „	„	13 094,47	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	Messing
	15.	Giraffe	Borsig in Berlin	„	14 655,57	421	481	—	„	„	850	10,7	„	„	„	„	„	130	„
	16.	Panther	„ „ „	„	14 655,57	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	17.	Strauss	„ „ „	„	14 655,57	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	18.	Nashorn	„ „ „	„	14 655,57	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	19.	Ross	Hartmann in Chemnitz	„	14 094,04	425	472		„	22	870	10,8	„	„	„	„	„	150	„
	20.	Hartmann	„ „ „	1849	14 228,11	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	21.	Crocodill	„ „ „	„	14 594,02	464	548	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22.	Rhinoceros	„ „ „	1850	13 663,04	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23.	Luchs	„ „ „	1851	12 900,00	455	490	—	„	24	984	10,7	„	„	„	„	80	170	„
	24.	Wolf	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	25.	Hyäne	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	26.	Eber	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	27.	Alligator	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	28.	Göltzschthal	„ „ „	„	12 900,00	585	700	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
Westliche	29.	Nilpferd	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	30.	Castor	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	31.	Elsterthal	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32.	Phönix	Wöhlert in Berlin	1852	13 050,00	506	590	—	16	„	1 126	15,3	„	„	„	43 □"	100	180	„
	33.	Büffel	„ „ „		13 050,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	34.	Salamander	„ „ „	„	13 050,02	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	35.	Delphin	Borsig in Berlin	„	11 593,67	478	542	—	15	„	876	12,3	„	„	„	3¼	„	143	„
	36.	Vampyr	„ „ „	„	11 593,67	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	37.	Gazelle	„ „ „	„	11 593,67	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	38.	Zschopau	Hartmann in Chemnitz	„	12 800,01	441	467		„	22	870	10,7	„	„	„	„	90	150	„
	39.	Erzgebirge	„ „ „	„	12 800,01	„	„	—	„	„	„	„		„	„	„	„	„	„
	40.	Döbeln	„ „ „	„	12 800,01	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	41.	Waldheim	Borsig in Berlin	1853	14 100,00	497	587	—	16	24	900	13,0	„	„	„	3½	108,0	198	„
	42.	Mittweida	Hartmann in Chemnitz	1854	13 500,00	517	585	—	„	„	1 100	13,3	„	„	„	3	„	185	„
	43.	Jaguar	„ „ „	„	14 500,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	2⅞	100	„	„
	44.	Saxonia	„ „ „	„	13 800,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	45.	Bavaria	„ „ „	„	13 800,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46.	Iris	„ „ „	„	13 800,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	47.	Löwe	„ „ „	„	13 800,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48.	Ostrau	„ „ „	1855	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	3	108,0	„	„
	49.	Biber	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	2⅞	100	„	„
	50.	Wallross	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	51.	Leipzig	Borsig in Berlin	„	14 211,33	573	662	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	52.	Zwickau	„ „ „	„	14 211,33	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
Seitenbetrag	52				711 116,65														

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.		28.	29.	30.	31.		32.
Material der Achsen	Durchmesser der Achsen an der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	Im Jahre 1858 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	Locomotivmeilen	Wagenachsmeilen	Auf eine Locomotivmeile [illegible] Wagenachsmeilen	Ausgabe des im Jahre 1858 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	Braunkohlen	Steinkohlen	1 Cok [illegible] per Locomotivmeile (Pfund)	per Wagenachsmeile	Ausgabe des im Jahre 1858 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven: per Stück (Thl.)	(Ngr.)	per Locomotivmeile (Ngr.)	per Wagenachsmeile	Angabe: [illegible] Locomotiveisenmeilen	Aufwandes für Locomotiven-Reparatur (Thl.)	(Ngr.)	Anmerkungen.

Eisenbahnen.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27. Thl.	27. Ngr.	28.	29.	30.	31. Thl.	31. Ngr.	32.
Eisen	6¹/₄	sächs.-bayersche	7,0	—	—			500	46,01	—								
		niedererzgebirg.	—	—		—	—	22000	—	—	415	26,0	—	—	38819,0	7627	6,0	
..	7	sächs.-bayersche	948,1	20841,1	21,01	—	—	185843	140,02	6,40								
		obererzgebirg.	294,7	11165,3	37,05	—	—	54688	133,11	3,32	231	26,8	5,05	2,00	41851,1	10710	15,7	
..	..	sächs.-bayersche	1215,1	27693,0	22,71	—	—	212529	125,50	5,32								
		obererzgebirg.	690,0	29472,-	42,44	—	—	108782	112,50	2,03	322	16,3	5,07	1,40	38455,0	10073	8,4	[illegible]
..	6²/₃ u. 7¹/₂	niedererzgebirg.	936,1	24131,3	26,10	38800	—	110093	125,42	4,01	1145	21,3	36,70	14,07	21193,4	7061	8,4	
..	..	..	3312,5	86459,7	26,10	106000	—	394373	117,41	4,50	192	21,1	4,40	1,55	29777,0	9351	6,9	
..	..	..	2883,0	75524,0	26,00	113150	—	378573	133,01	5,10	654	11,5	6,70	2,00	24311,7	4529	10,1	
..	..	..	2023,0	53500,0	24,16	66800	—	261383	125,70	5,00	918	6,4	13,01	5,45	28259,0	7296	14,-	
..	..	..	1433,1	35221,4	24,10	35900	—	213087	131,70	5,10	1154	13,3	21,17	9,03	20192,3	6346	25,-	
..	..	..	4762,0	115172,0	25,24	141100	—	589761	123,00	4,00	1450	5,3	9,27	3,03	18318,1	9050	13,1	[illegible] **Mulde** [illegible]
..	5²/₄	sächs.-bayersche	1264,0	30823,1	24,17	—	—	249026	111,10	5,40								
		obererzgebirg.	401,0	18733,3	46,72	—	—	78068	130,71	2,10	1417	17,3	25,11	8,56	35237,0	9870	25,1	
..	..	sächs.-bayersche	873,1	24066,0	27,04	—	—	179560	150,00	5,37								
		obererzgebirg.	490,1	21712,0	44,01	—	—	113251	165,70	3,73	144	13,-	9,00	2,04	33548,4	9349	21,0	[illegible]
		sächs.-bayersche	1220,1	46417,1	38,03	4700	—	231109	139,51	3,09								
..	7	obererzgebirg.	41,0	1911,1	47,35	—	—	24500	428,00	9,00	419	15,0	9,01	2,1	31573,0	9625	8,0	
		niedererzgebirg.	21,1	574,0	27,11	—	—	2500	85,03	3,13								
..	6¹/₄	sächs.-bayersche	2671,0	93782,3	35,11	41000	—	411124	126,00	3,01	1050	1,0	11,71	3,30	35885,0	10126	17,1	
..	..	..	1143,4	40263,1	35,31	500	—	185107	114,07	3,14	753	23,3	11,13	4,03	35690,0	9658	29,3	
..	5²/₄		5015,4	127143,0	25,20	4100	—	714686	102,47	4,07	1722	18,7	10,24	4,16	41730,0	9670	27,7	
..	..		5744,0	159854,7	27,03	2000	—	872062	109,30	3,02	809	27,1	4,14	1,03	41289,0	10198	6,4	
..	..		6115,1	169334,0	27,07	7000	—	852759	101,20	3,00	874	19,7	4,10	1,33	41137,0	10218	20,3	[illegible]
..	..		5247,0	141131,0	26,00	8500	—	727998	100,73	3,73	1564	16,0	8,04	3,33	39275,0	9076	15,0	
..	7	..	4849,4	168707,0	34,70	74500	—	868375	135,01	3,00	1583	9,1	9,00	2,01	34538,3	10516	9,7	
..	..	..	4119,0	164437,0	37,20	1000	—	726318	118,10	3,10	1057	22,1	7,12	1,03	33225,0	9355	6,1	
..	..	..	889,1	34406,4	38,27	15500	—	181553	163,73	4,20	173	11,0	5,10	1,31	29816,3	9094	22,1	
			825,1	19971,3	24,20	—	—	182564	158,70	6,20								
..	..	obererzgebirg.	254,7	11348,0	41,31	—	—	54032	141,10	3,47	469	1,0	10,04	3,00	23963,0	6142	8,1	[illegible]
		niedererzgebirg.	293,1	4391,1	19,07	—	—	41300	132,30	6,75								
..	..	sächs.-bayersche	2475,0	92574,1	37,40	500	—	457329	132,03	3,35	2434	17,5	29,31	7,00	27398,1	7489	10,7	
..	..		1351,4	105278,3	21,10	6500	—	678595	113,01	4,00	1547	18,7	10,07	4,41	30465,0	8047	19,7	
..	..	..	4965,0	181913,3	36,70	3950	—	765842	111,70	3,44								
..	..	obererzgebirg.	1,0	4,0	4,00	50	—	—	50,03	12,20	1956	26,0	11,44	3,23	28802,4	6569	27,4	
..	..	sächs.-bayersche	3500,4	103429,1	29,35	3000	—	625696	129,12	4,37								
		niedererzgebirg.	48,4	1066,0	22,04	—	—	6000	88,07	3,03	1179	5,0	9,01	3,02	28361,2	6356	8,1	
..	..	sächs.-bayersche	2996,5	86509,5	28,07	8500	—	480564	117,03	4,00	1360	1,7	13,02	4,72	24615,0	5495	6,4	
..	..		3899,1	80325,0	20,00	—		551627	101,12	4,02	2183	11,4	16,03	7,74	27929,0	5708	27,1	
..	..		4456,0	111761,0	25,07	7400	—	805296	131,24	5,20	951	10,0	6,40	2,12	28461,2	7152	1,5	
..	..		5429,7	136733,7	25,19	9500	—	760343	102,25	1,00	1119	14,4	6,10	2,47	26084,7	5845	4,0	
..	..		4484,0	120669,-	26,91	2500		720062	115,00	4,20	1274	14,5	8,33	3,17	24421,0	5179	22,1	
..	5²/₃		4600,0	282247,0	61,31	2000		941029	142,31	2,33								
		obererzgebirg.	43,0	2451,3	56,35	—		10750	179,01	3,17	1075	7,7	6,03	1,13	15575,0	5274	12,3	
		sächs.-bayersche	1272,1	257369,7	60,24	1500		822922	138,50	0,21								
..		obererzgebirg.	19,0	1156,5	60,52	—		5106	192,00	3,1-	1242	17,3	8,50	1,44	20796,0	5979	4,1	
		niedererzgebirg.	93,0	5626,4	60,10	—		24000	185,14	3,00								
		sächs.-bayersche	4725,5	319685,7	67,05	1500	—	922251	140,10	2,04								
..	..	obererzgebirg.	46,0	2374,0	51,01	—	—	8562	131,10	2,10	1069	12,0	6,00	0,10	20103,1	4924	17,3	[illegible]
		niedererzgebirg.	31,0	2021,1	65,20	—	—	10000	251,40	3,23								
	6¹/₄	sächs.-bayersche	2726,3	91401,0	34,03	1500	—	427936	113,10	3,30	441	4,0	4,41	1,00	22833,0	4703	0,0	
			1245,4	43540,0	35,11	500		221531	128,02	3,05								
	..	niedererzgebirg.	106,3	1970,0	18,37	—		24500	165,70	8,09	282	29,2	6,20	1,07	24390,1	4735	4,7	
		sächs.-bayersche	4418,1	132420,0	29,17	2700		690126	118,10	3,01	522	6,-	3,52	1,14	22584,0	5160	6,9	
	6²/₃ u. 7¹/₂	niedererzgebirg	4045,1	105141,2	25,00	112700		515296	119,70	4,29	762	16,0	5,03	2,10	21769,0	3201	1,0	
	..	sächs.-bayersche	11,7	780,4	66,70	400		2677	197,13	3,20								
		niedererzgebirg	1951,1	68272,3	34,33	2200		390839	141,07	4,00	71	20,0	1,10	0,21	14891,3	2647	0,0	mit [illegible] und Schläuchen
		sächs.-bayersche	2,0	73,0	23,00	—		500	138,70	6,00								
	..	niedererzgebirg	3599,0	94631,1	26,30	123250		474519	129,20	4,00	737	11,0	6,08	2,34	16956,-	2494	24,2	
[illegible]stahl	6¹/₂		329,1	11691,4	45,41	21500		74595	232,22	5,13	485	15,0	45,04	9,00	15141,0	2940	26,4	
Eisen	6²/₃ u. 7¹/₂	..	1715,0	85286,4	49,21	101150		312827	202,53	4,07	1046	21,1	18,30	3,00	13696,5	2786	12,0	
	6¹/₄	sächs.-bayersche	4367,0	334952,7	76,49	4700		918187	151,00	1,00	1215	21,0	8,31	1,00	11298,0	2966	5,4	
		..	4251,1	174913,2	41,12	1700		781696	132,-	3,22	853	7,-	6,01	1,40	16711,7	3012	3,4	
			1407,1	208371,7	46,94	1100	—	960656	175,00	3,11								
	..	obererzgebirg	5,0	221,1	44,20	500		—	100,00	2,76	1161	16,0	7,17	1,33	17141,1	3131	5,5	
		sächs.-bayersche	2700,1	160891,-	59,50	500		500091	133,10	2,31								
	..	obererzgebirg.	10,0	492,0	49,21	—	—	1062	76,21	1,10	663	9,7	7,10	1,21	16050,-	3081	17,0	mit [illegible]
		niedererzgebirg	62,1	2501,0	40,03	—		11100	127,11	3,13								
	..	sächs.-bayersche	5422,1	339543,4	62,12	800	-	1099249	145,64	2,82								
		obererzgebirg.	40,-	2016,-	70,41	—		5312	95,14	1,31	1135	22,0	6,55	1,01	11237,0	3232	7,0	
	6 u. 7¹	niedererzgebirg.	1639,4	70204,1	42,01	77550		346277	195,30	1,11	587	27,0	10,12	2,21	10169,0	1757	5,0	
		sächs.-bayersche	1417,-	284784,1	11,9-	—		811092	155,44	2,91								
	[illegible]	obererzgebirg.	36,-	1804,-	[illegible]	—		8021	157,00	3,40	1207	25,7	10,4-	1,07	15651,0	2962	22,1	
		niedererzgebirg	316,-	16619,0	17,04			62000	129,15	2,40								
		sächs.-bayersche	1007,-	210095,7	52,43	2500		810121	145,-2	2,70								
		niedererzgebirg.	1,-	72,-	15,03			500	85,0-	4,50	784	18,0	5,07	1,12	12677,0	2674	29,7	
		sächs.-bayersche	3611,1	228480	62,-1	3100	—	772906	151,-0	2,43								[illegible]
		obererzgebirg.	19,-	3205	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	1066	27,0	8,01	1,14	11135,4	1765	5,-	
		sächs.-bayersche	7517,1	227944	14,3-	700	—	628186	[illegible]	[illegible]								
		obererzgebirg.	[illegible]	3620	[illegible]		—	1111	96,--	1,-0	1025	24,0	8,15	1,34	12084,-	1755	20,0	
			169793,-	6760840,7		1120500		[illegible]			[illegible]	27,0						

A. Staats-

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr	5. Kosten der Anschaffung (Thlr.)	6. Gewicht der Locomotiven ohne (Ctr.)	6. mit Wasser und Cok (Ctr.)	7. Durchmesser des rechts ausgesetzten	7. … Cylinders (Zoll)	8. Kolbenhub (engl. Zoll)	9. Feuerfläche (engl. □Fuss)	10. Rostfläche (□Fuss)	11. Durchmesser der Treibräder (engl. Zoll)	12. Zahl der Räder überhaupt	12. gekoppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs (engl. Zoll)	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch (Pfd.)	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
Uebertrag	52				711 116,[illegible]														
Westliche	53.	Hof	Borsig in Berlin	1855	14 211,[illegible]	775	652	—	16	24	1 100	13,5	60	6	4	2⁷/₈	100	185	Messing
	54.	Drache	Hartmann in Chemnitz	„	14 500,00	517	585	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	55.	Altenburg	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	56.	Werdau	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	57.	Plauen	„ „ „	1856	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	58.	Pleisse	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	59.	Mulde	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	60.	Schwarzenberg	„ „ „	„	15 200,00	546	674	—	15	22	810	9,6	54	„	„	8 □″	„	148	Eisen
	61.	Stauchitz	„ „ „	„	14 500,00	517	585	—	16	24	1 100	13,5	60	„	„	2¾ - 5½	108,9	185	Messing
	62.	Oberlichtenau	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	1 000	„	„	„	„	„	101	161	„
	63.	Ernstthal	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	64.	Hohenstein	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	65.	Erlau	„ „ „	1857	14 500,00	„	„	—	„	„	1 100	„	„	„	„	„	„	„	„
	66.	Lichtenstein	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	67.	St. Egidien	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	68.	Hirsch	„ „ „	„	14 555,[illegible]	„	„		„	„	„	„	„	„	„	2½	„	185	„
	69.	Adler	„ „ „	„	14 555,[illegible]	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	70.	Tiger	„ „ „	„	14 555,[illegible]	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	71.	Glauchau	„ „ „	1858	14 500,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	2¾ 5½	„	161	„
	72.	Schönburg	„ „ „	„	14 500,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	73.	Meerane	„ „ „	„	14 500,00	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	74.	Gössnitz	„ „ „	„	14 500,00	500	645	—	„	22	850	10¾	„	„		5¼	„	150	„
	75.	Schönbörnchen	„ „ „	„	14 500,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	76.	Hundert	„ „ „	„	14 200,00	513	590	—	15	„	820	11,5	54	„	„	8 □″	„	148	Eisen
	77.	Wiesenburg	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	78.	Hartenstein	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	79.	Aue	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	80.	Würschnitz	„ „ „	1857	—	500	645		16	„	870	10¾	60	„	„	5¼	„	150	Messing
	81.	Lugau	„ „ „	„	—	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
			Sa.		1 100 788,47														
Seitenbetrag	81				1 100 788,47														

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.		28.	29.	30.	31.		32.
Material der Achsen	Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante	Im Jahre 1858 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	Locomotivenmeilen	Wagenachsenmeilen	Auf eine Locomotivenmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	Angabe des im Jahre 1858 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok	Braunkohlen	Steinkohlen	auf Cok reducirt pro Locomotivenmeile	pro Wagenachsenmeile	Angabe des im Jahre 1858 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven pro Stück		pro Locomotivenmeile	pro Wagenachsenmeile	Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1857 zurückgelegten Locomotivenmeilen	des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1857 entstandenen Aufwandes zur Locomotiven-Reparatur		Anmerkungen.
	engl. Zoll					Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr	Ngr	Ngr	Pf		Thlr	Ngr	

Eisenbahnen.

			169 793,4	6 560 816,1		1 120 500	—	28 770 758			50 694	27,6						
Eisen	$6\frac{5}{8}$	sächs.-bayersche	3 102,2	169 618,4	61,13	2 000	—	635 344	147,03	2,03	770	13,6	6,51	1,03	10 729,1	1 668	8,1	
		obererzgebirg.	52,0	2 980,0	57,31	—	—	13 156	181,51	3,17								
		niedererzgebirg.	394,0	31 556,2	80,01	—	—	108 000	196,50	2,03								
"	"	sächs.-bayersche	5 831,4	346 832,0	59,01	—	—	1 098 900	134,03	2,77	863	23,5	4,01	0,74	7 850,0	1 986	21,7	
		obererzgebirg.	43,0	2 250,0	52,33	—	—	7 849	131,00	2,00								
"	"	sächs.-bayersche	5 101,0	277 158,3	54,33	1 000	—	1 028 702	144,00	2,07	991	16,5	5,04	1,07	9 670,0	1 918	18,3	
		obererzgebirg.	21,0	996,0	47,23	—	—	2 548	87,00	1,06								
"	"	sächs.-bayersche	3 477,0	143 171,0	41,17	1 000	—	692 916	113,00	3,47	1 432	4,3	12,00	2,06	6 204,0	1 577	1,7	mit Dampfbremsen.
		niedererzgebirg.	14,9	733,3	49,50	—	—	1 000	48,16	0,09								
"	"	sächs.-bayersche	4 862,0	210 800,0	43,13	3 500	—	992 220	147,10	3,20	1 783	6,0	11,00	2,33	8 840,6	1 695	28,3	
"	"	"	4 445,0	192 869,1	43,30	2 500	—	883 343	135,00	3,41	1 421	16,7	9,16	2,20	9 217,0	1 403	13,3	
		niedererzgebirg.	4,3	67,2	16,00	—	—	500	85,00	5,33								
"	"	sächs.-bayersche	3 955,5	327 807,7	82,07	3 000	—	860 811	156,04	1,60	650	17,3	4,00	0,30	8 907,5	2 160	21,1	
		obererzgebirg.	37,0	2 023,5	54,00	—	—	7 000	135,77	2,40								
"	"	sächs.-bayersche	599,0	22 737,7	37,01	—	—	135 411	162,03	4,27	483	6,3	6,04	1,73	1 729,0	589	28,1	Tenderlocomotive
		obererzgebirg.	1 812,7	62 266,5	34,15	2 500	—	317 251	126,08	3,70								
"	$6\frac{5}{8}$ u. $7\frac{4}{8}$	sächs.-bayersche	36,0	905,7	24,00	—	—	2 000	89,03	1,30	836	10,4	6,24	1,24	7 292,3	805	9,2	
		niedererzgebirg.	4 006,0	186 275,7	46,10	163 050	—	708 355	167,30	3,60								
"	"	"	2 946,7	142 304,3	48,10	134 400	—	517 366	171,00	3,33	1 361	19,1	13,00	2,00	5 694,7	626	8,3	
"	"	sächs.-bayersche	2,0	62,4	24,30	—	—	500	198,00	5,73	580	28,2	3,01	0,74	2 484,5	206	16,0	
		niedererzgebirg.	4 825,0	231 065,5	48,00	218 600	—	890 842	177,74	3,07								
"	"	"	1 201,5	60 183,5	47,31	35 850	—	244 934	167,70	3,22	110	21,3	2,70	0,50	696,0	150	18,4	
"	"	sächs.-bayersche	20,0	530,0	25,30	—	—	3 500	120,73	4,74	381	18,0	2,71	0,55	1 359,0	264	24,4	früher „Zwickau" benannt
		niedererzgebirg.	4 185,0	207 228,0	49,31	200 250	—	766 550	179,23	3,03								
"	"	"	2 983,1	132 633,5	44,48	167 200	—	585 465	184,90	4,73	501	12,7	5,04	1,02	2 839,0	240	7,9	
"	"	"	1 532,1	42 234,0	27,07	17 500	—	264 583	135,35	4,00	80	18,0	1,30	0,37	225,0	1	6,0	
"	$6\frac{3}{4}$	sächs.-bayersche	4 195,3	401 123,7	88,03	6 700	—	970 158	156,33	1,73	1 658	5,5	11,07	1,24	3 768,0	540	22,6	mit Dampfbremsen.
"	"	"	5 019,0	216 088,0	43,05	4 000	—	894 137	128,00	2,03	901	22,7	5,30	1,35	2 631,0	461	4,1	
"	"	"	4 192,0	371 483,5	88,60	2 500	—	879 501	151,42	1,70	862	0,2	6,07	0,90	3 311,8	475	14,8	
"	$6\frac{3}{8}$ u. $7\frac{1}{2}$	niedererzgebirg.	1 323,0	66 195,0	50,00	33 800	—	276 292	175,35	3,30	87	27,0	1,10	0,40	—	—	—	
"	"	sächs.-bayersche	15,0	380,0	24,03	—	—	2 000	92,00	3,77	78	0,0	2,31	0,40	—	—	—	
		niedererzgebirg.	1 147,0	58 377,0	50,07	34 000	—	243 785	182,07	3,56								
"	"	sächs.-bayersche	39,2	1 068,1	27,23	—	—	4 500	82,30	3,03	91	15,1	1,76	0,41	—	—	—	
		niedererzgebirg.	1 584,1	65 881,1	42,04	38 000	—	265 282	158,22	3,00								
"	"	sächs.-bayersche	16,0	160,-	10,00	—	—	5 062	214,04	20,10	85	11,5	3,00	1,20	—	—	—	Tenderlocomotiven
		obererzgebirg.	4,0	314,1	78,02	—	—	7 000	1 255,90	15,97								
		niedererzgebirg.	831,0	20 912,6	25,13	5 500	—	151 521	190,20	5,00								
"	$6\frac{1}{4}$ u. $7\frac{6}{8}$	"	1 021,1	20 724,1	20,20	6 100	—	162 390	120,01	5,02	167	10,3	4,00	2,42	—	—	—	
"	$6\frac{3}{4}$	sächs.-bayersche	47,2	1 026,-	23,34	—	—	2 124	92,34	1,30	368	8,6	4,00	1,54	—	—	—	
		obererzgebirg.	2 429,7	70 616,7	29,00	8 500	—	319 082	97,33	9,30								
"	"	sächs.-bayersche	105,3	8 979,1	85,21	1 525	—	23 372	173,77	2,04	216	27,5	4,06	1,42	—	—	—	
		obererzgebirg.	1 197,0	36 509,1	30,50	—	—	168 501	101,61	3,21								
"	"	sächs.-bayersche	61,1	819,1	13,41	—	—	6 211	72,03	5,04	336	12,0	6,20	2,00	—	—	—	
		obererzgebirg.	1 566,3	47 411,0	30,21	1 000	—	246 792	113,71	3,30								
"	"	sächs.-bayersche	62,4	6 441,3	103,22	50	—	25 122	289,13	2,01	305	28,3	4,34	1,40	—	—	—	
		obererzgebirg.	1 950,7	55 187,3	28,20	1 950	—	275 035	102,00	3,01								
"	$6\frac{1}{4}$ u. $7\frac{6}{8}$	sächs.-bayersche	36,4	722,0	19,65	—	—	7 500	147,00	7,45	223	17,1	7,20	3,00	121,2	172	7,6	Tenderlocomotiven. Der ehemaligen [illegible] Eisenbahngesellschaft gehörig
		obererzgebirg.	45,0	2 301,3	51,10	—	—	9 500	151,30	2,00								
		niedererzgebirg.	844,0	18 865,4	22,10	13 200	—	121 692	118,00	5,33								
"	"	"	1 390,7	39 328,0	28,20	17 700	—	191 087	112,66	3,00	253	3,0	5,40	1,63	—	—	—	
			251 728,2	10 892 163,7	42,70	2 247 175	—	14 718 780 = 32 061 854 ℔ Cok reducirt im Verhältniss 100 : 71,70 und 85 : 61.	134,77	3,66	68 590	0,7	8,00	1,09				
											im Durchschnitt 846	23,1						
					und zwar:													
			183 437,3	8 311 422,3	45,31	207 025	—	33 067 255	180,33	2,06	auf der sächsisch-bayerschen Staatsbahn.							
			11 647,9	392 715,3	33,72	14 500	—	1 863 896	116,01	3,04	auf der obererzgebirgischen Staatsbahn.							
			59 643,7	2 188 026,0	36,00	2 025 650	—	9 769 129	151,01	4,13	auf der niedererzgebirgischen Staatsbahn.							
			Im Durchschnitt auf jede der 81 Locomotiven: 3 144,0	134 471,2														
			254 728,2	10 892 163,-		2 247 175	—	14 718 780			68 590	0,7						

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr	5. Kosten der Anschaffung Thlr.	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok	6. mit Wasser und Cok	7. Durchmesser des äusseren Cylinders	7. inneren	8. Kolbenhub	9. Feuerfläche	10. Rostfläche	11. Durchmesser der Treibräder	12. Zahl der Räder überhaupt	12. gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
																A Staats-			
Uebertrag	81				1 100 788,4[illegible]														
	1.	Germania *	Stephenson in New-Castle	1845	12 500,00	302	412	—	14	22	870	9,6	60	6	4	3½	75	148	Eisen
	2.	Dresden I.	„ „ „	—	12 500,00	—		—		„	.	—	.	„		.	„	„	„
	3.	Lusatia *	„ „ „		12 500,00	—				„			.	„	„	„		„	„
	4.	Saxonia	„ „ „	.	12 500,00	—	—		—	„	.		.	„	„	.	—	„	„
	5.	Bautzen	„ „ „		12 500,00					„	.	—	.						„
	6.	Görlitz *	„ „ „		12 500,00			—		„		.	.			.		.	„
	7.	Stephenson *	„ „ „	1846	12 500,00	—		—		„	.	.	—	.				„	.
	8.	Silesia *	„ „ „	-	12 500,00	—	.		—	„	.	.	.	.	„	„	—	.	.
	9.	Radeberg *	„ „ „	.	12 500,00	.	„		„	„	.	.	.		„	„		„	„
	10.	Hoyerswerda	„ „ „	.	12 500,00	—	„		„	„	—		.	„	„	„	.	„	„
	11.	Löbau *	„ „ „		12 500,00	—	„		14½	„	—		„		„	„	—	„	„
	12.	Reichenbach *	„ „ „		12 500,00	—		—	.	„		„	„		„	„	.	„	„
	13.	Dresden II.	Cockerill in Seraing	1847	15 200,00	398	460		14		772	10,2	„		.	2⅝	70	117	Messing
	14.	Saxonia	Hartmann in Chemnitz	1848	11 800,00	464	520		.	—	907	11,5	„	—	„	2⅝	„	150	—
	15.	Germania II.	. „ „		11 800,00	„	„		„	„	974	„	.		„	2	„	„	„
	16.	Pirna	„ „	.	11 700,00		„	—	„		.	„	—		„	.	„	„	„
	17.	Elbe	„ „ „	„	11 800,00	.	„		„	„	907	„	.	—	„	—	„	„	„
	18.	Königstein	„ . .	1850	15 000,00	„	„		„	„	974	„	.		„	.	„	„	„
	19.	Hartmann	„ „ —	„	15 000,00	„	„		„	„	„	11,1	.	.	„	2¾	„	„	„
	20.	Phönix	„ „ „	„	10 200,00	300	350		„		638	9,5	.	—	„	„	„	103	„
	21.	Borussia	Stephenson in New-Castle	.	13 250,00	410	480		15		868	10,9	.	—	„	3½—4¼	75	128	Eisen
	22.	Austria *	. „	„	13 250,00	„	„		„	—	„	„	„	.	„	—	„	„	„
	23.	Bohemia	Hartmann in Chemnitz	1851	12 000,00	450	520		14	„	974	11,6	„	.	„	2½	70	150	Messing
	24.	Austria	. .	„	12 000,00	.			„	„	.	„	„	.	.	2¾	„	.	„
	25.	Wien	Stephenson in New-Castle	„	8 650,00	330	390	13	—	18	578	11,6	.	.	—	3	„	127	Eisen
	26.	Moldau	„ . „	„	6 050,00	„	.	—		„	„	„	„	.	—	„	„	„	„
	27.	Breslau *	Wöhlert in Berlin	„	11 119,13	462	560	—	16	24	915	12,6		—	1	3—4½	100	183	„
	28.	Wöhlert	„ „ „	.	11 119,13	„		—	„	.	„	„		„	„	.	„	„	„
	29.	Hartmann *	Hartmann in Chemnitz	„	11 127,[illegible]	446	530	—	.	.	849	„	.	„	„	3½—4¼	„	185	„
	30.	Leipzig *	„ „ „	.	11 127,[illegible]	„	.	—	.	„	„	.		.	„	.	„	„	„
	31.	Spree *	„ „	1856	14 500,00	540	615		.	.	1007	14,5		.	„	3½—6	„	161	„
	32.	Neisse *	„ „ „	.	14 500,00	.	„		.	.	„	.		.	„	—	„	„	„
	33.	Bastei	„ .	.	14 500,00	586	701	—	.	„	1100	„		—	„	2¾—5½	„	179	Messing
	34.	Lilienstein	„ „	„	14 500,00	580	695	—	„	„	1007	„	„	„	„	3—6	„	164	Eisen
	35.	Hohenstein	„ „	1857	14 500,00	585	704		„	„	1000	„	.	.	„	2¾—5½	„	„	Messing
	36.	Pillnitz	„ „	1858	14 500,00	580	626		„	„	1007		.	—	„	3½—6	„	—	Eisen
	37.	Gravenstein *	. . „	„	14 500,00	540	615		„	„	„	.	„	.	„	.	„	„	„
	38.	Friedland	. . „	.	14 500,00	.	—		„	„	.	„	„	.	„	„	„	„	„
	39.	Grottau		—		—	—	—		—		—		—	—	—		—	—
	40.	Hammerstein											—	—	—	—	—	—	—
	41.	Hartmann		—	—	—		—	—	—	—	—	—			—	—		—
			Sa.		497 203,[illegible]														
Summa von A.	122				1 598 081,[illegible]														

Oestliche

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1858 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivenmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Ausgabe des im Jahre 1858 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt pro Locomotivenmeile (Pfund)	26. pro Wagenachsenmeile (Pfund)	27. Angabe des im Jahre 1858 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven pro Stück (Thlr)	27. (Ngr)	28. pro Locomotivmeile (Ngr)	29. pro Wagenachsenmeile (Pf)	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1857 zurückgelegten Locomotivmeilen	31. Angabe des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1857 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur (Thlr)	31. (Ngr)	32. Anmerkungen
Eisenbahnen.																		
			254 728,3	10 892 163,7		2 247 175	—	44 718 780			68 590	0,2						
Eisen	5¾ u. 7¹/16	sächs.-schlesische	4 041,8	107 847,6	26,69	117 400	—	478 012	117,32	5,50	2 866	4,8	21,46	7,37	45 415,0	12 567	12,0	Die mit * bezeichneten Locomotiven haben ausser den hier verzeichneten Meilen noch zusammen 2 135,[illegible] Locomotivmeilen mit 50 589,[illegible] Achsmeilen als Vorspann auf der Zittau-Reichenberger Bahn zurückgelegt und es sind diese in den Reparaturkosten-Durchschnittsberechnungen mit berücksichtigt.
		..	3 039,3	76 501,3	25,13	92 000		368 600	151,35	6,03	1 234	17,3	9,01	3,20	48 346,3	14 490	24,7	
..	"	sächs.-böhmische	813,6	26 593,1	32,44	25 200	3 800	102 500	159,40	4,03								
..	..	sächs.-schlesische	5 621,9	114 323,3	25,67	172 820	—	696 233	154,30	6,03	1 031	6,8	5,09	2,10	38 750,3	12 607	25,5	
..	..	..	3 207,1	83 552,6	25,91	96 600	—	387 100	149,02	5,70	3 772	22,3	34,06	13,29	48 298,2	11 605	27,0	
..	..	..	2 150,3	52 549,0	24,44	50 900	—	240 600	139,35	5,73	3 195	11,1	43,38	18,34	43 796,2	10 650	8,9	
..	..	..	3 921,1	101 451,0	25,87	119 656	—	481 753	153,30	5,03	1 175	23,0	8,06	3,46	40 039,0	12 145	6,0	
..	..	..	4 439,0	115 987,7	26,12	129 763	—	514 658	145,17	5,50	1 013	7,0	6,27	2,48	40 027,0	11 684	18,0	
..	..	..	4 266,3	144 600,7	26,90	126 073	—	509 156	148,90	5,50	1 098	13,1	7,07	2,70	40 885,3	11 429	26,1	
..	..	..	4 614,0	123 414,0	26,70	126 200	—	509 900	137,65	6,15	820	29,5	4,47	1,00	40 826,4	12 210	9,0	
..	..	..	5 673,0	144 778,0	25,52	170 850	—	698 500	151,40	5,04	1 275	7,0	6,74	2,04	43 180,7	12 616	3,2	
..	..	..	4 302,0	114 624,5	26,64	122 633	—	493 319	141,00	5,29	1 765	23,0	12,37	4,01	39 651,1	12 626	26,0	
..	..	..	2 996,7	74 004,7	25,40	93 138	—	369 037	157,36	6,11	1 009	1,1	9,30	3,47	37 448,0	9 534	4,0	
..	7	sächs.-böhmische	4 319,0	125 271,0	29,00	161 850	430 550	162 450	119,03	4,10	2 536	7,1	17,01	6,33	18 748,0	6 899	23,7	
..	..	..	4 144,5	119 844,5	26,00	149 650	419 150	211 250	121,02	4,50	950	5,0	6,41	2,36	28 610,0	6 185	13,0	
Gussstahl	..	..	4 193,6	118 356,0	28,23	122 400	216 150	250 250	142,00	3,07	1 382	25,8	9,00	3,31	32 806,0	6 640	19,7	die Vorderachsen sind von Eisen
Eisen	..	..	2 506,1	67 815,0	26,13	105 000	350 300	37 400	115,37	4,02	2 248	9,4	25,08	9,12	27 329,4	5 714	21,0	
..	..	..	5 896,1	146 219,0	27,15	169 250	384 000	285 300	116,40	4,23	561	14,3	3,07	1,13	29 802,0	6 651	4,2	
Gussstahl	..	..	1 852,2	45 425,0	24,52	56 600	125 750	135 600	134,21	5,00	2 379	25,6	38,30	15,71	28 942,0	5 580	2,0	desgleichen.
Eisen	..	..	3 426,1	90 152,8	26,31	144 000	462 350	50 700	117,35	4,07	911	25,3	7,00	3,02	25 065,7	4 739	15,1	
..	..	..	114,0	3 304,0	28,00	37 800	810 100	32 300	1 832,30	63,03	579	1,0	151,03	52,30	6 000,7	2 783	25,0	
..	5¾ u. 7¹/16	sächs.-schlesische	3 482,0	95 214,0	27,24	106 250	—	425 500	152,21	5,50	1 237	16,3	10,00	3,00	28 381,4	8 522	17,7	
..	..	..	2 593,8	75 036,4	28,02	79 879	—	320 587	154,00	5,30	1 699	26,0	17,06	6,33	26 859,1	7 762	23,0	
..	7	sächs.-böhmische	5 318,1	141 732,0	26,03	175 950	439 100	231 250	113,92	4,27	611	28,7	3,05	1,00	27 431,0	4 045	11,9	
..	..	..	3 981,7	105 721,3	26,30	114 300	395 150	136 800	107,74	4,00	768	4,0	5,19	2,08	26 195,0	4 386	21,3	
..	6¼	sächs.-schlesische	10,0	486,0	46,13	600	—	2 200	269,23	5,70	442	20,3	1 276,05	279,30	9 182,0	1 685	1,1	
..	..	..	20,0	428,3	20,00	400	—	2 200	125,40	6,07	536	21,0	782,00	378,04	3 802,0	802	15,0	
Gussstahl	4½ u. 6¼	..	685,4	30 024,7	47,04	33 179	—	132 547	260,00	5,50	1 816	27,7	85,00	18,00	14 443,0	3 887	22,0	
..	..	..	654,9	34 132,0	52,03	28 800	—	121 700	229,04	4,01	2 075	15,0	95,00	18,21	13 087,0	4 004	3,2	
..	5¾ u. 6¹⁵/16	..	1 231,3	41 718,0	31,03	51 691	-	270 498	261,10	7,73	1 544	7,1	36,09	10,05	11 658,3	4 972	21,4	
Eisen	..	..	653,0	18 679,3	28,30	28 840	—	120 292	228,17	7,00	1 083	27,3	43,03	15,02	14 143,0	5 464	12,1	
..	5¾ u. 7	..	3 591,0	203 784,0	56,74	151 069	—	645 150	213,22	3,75	1 082	28,3	9,01	1,30	5 120,4	2 104	5,0	
..	..	..	3 286,7	192 072,3	58,44	135 923	—	551 072	209,02	3,30	1 100	29,3	10,37	1,07	7 488,3	1 630	13,2	
..	6¼ u. 7½	sächs.-böhmische	2 439,1	266 148,4	109,02	22 550	98 250	632 200	296,30	2,02	731	22,7	9,00	0,02	5 729,3	899	2,0	
..	7	..	392,4	27 082,0	69,02	15 100	111 000	47 000	285,30	4,40	1 068	15,0	45,04	7,05	5 385,0	856	2,0	
		sächs.-schlesische	305,9	16 527,3	54,12	11 350	6 500	73 800	288,00	5,33								
	6¼ u. 7½	sächs.-böhmische	1 341,0	69 629,4	51,00	9 200	170 100	214 700	223,01	4,33	890	19,3	19,07	3,44	1 356,1	495	0,7	
..	5¾ u. 7	..	1 652,1	180 259,3	109,10	6 800	30 800	479 800	302,00	2,77	751	14,5	13,00	1,22	—	—	—	
..	..	sächs.-schlesische	4 846,7	346 528,3	71,51	244 786	—	869 832	223,70	3,12	741	4,0	4,26	0,04	—	—	—	
..	..	..	4 095,7	308 195,3	65,43	197 850	—	806 600	213,05	3,74	728	13,0	4,05	0,31	—	—	—	
—	—	..	1 490,1	107 754,1	72,31	69 400	—	279 200	283,00	3,20	—	—	—	—	—	—	—	der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft gehörig; die Reparaturkosten für diese Maschinen sind in der Miethentschädigung mit inbegriffen.
	—	..	4,0	295,0	41,50	400	—	1 600	408,00	9,14	—	—	—	—	—	—	—	
		sächs.-böhmische	1 526,1	145 294,7	95,31	13 850	50 950	381 900	271,00	2,00								
		.	2 593,0	175 719,4	67,74	52 700	41 750	509 850	224,13	3,31			—	-		—	—	
			122 139,7	4 579 587,4	37,40	3 919 649	4 045 750 = 1 820 588 ℔ Cok	14 229 856 = 14 229 856 ℔ Cok	163,30	4,24	50 714	25,0	12,06	3,37				
							reducirt im Verhältniss 20 : 9	1 : 1			im Durchschnitt 1 334	18,0						
					und zwar:													
			46 390,8	1 854 550,6	39,04	1 382 200	4 039 250	3 900 750	153,00	3,03	auf der sächsisch-böhmischen Staatsbahn.							
			75 748,3	2 725 036,0	35,07	2 537 449	6 500	10 329 106	169,04	4,73	auf der sächsisch-schlesischen Staatsbahn.							
			im Durchschnitt auf jede der 41 Locomotiven 2 979,0	111 697,1														
			376 867,[illegible]	15 471 751,1		6 166 824	4 045 750	58 948 636			119 304	26,4						

B. Privat-

Benennung der Bahnen	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr	5. Kosten der Anschaffung (Thlr)	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok (Ctr)	6. Gewicht der Locomotiven mit Wasser und Cok (Ctr)	7. Durchmesser des Cylinders, innen liegenden (engl. Zoll)	7. Durchmesser des Cylinders, aussen liegenden (engl. Zoll)	8. Kolbenhub (engl. Zoll)	9. Feuerfläche (engl. Fuss)	10. Rostfläche (Fuss)	11. Durchmesser der Treibräder (engl. Zoll)	12. Zahl der Räder überhaupt	12. Zahl der Räder gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs (engl. Zoll)	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch	15. Siederöhren Zahl	15. Siederöhren Material
Leipzig-dresdener	1.	Simson	Rothwell in Warringthon	1839	11 000			12	—	18	451	10,1	60	6	2	2 1/2	54,4	125	Messing
	2.	Magdeburg	„ „ „	„	11 000			„	—	„	„	„	„	„	„	2 5/8	„	„	„
	3.	Elephant	Kirtley „ „	„	11 000			„	—	„	363	9,6	„	„	„	„	„	102	„
	4.	Altenburg	Rothwell „ „	1840	11 000			„	—	„	451	10,1	„	„	„	„	„	125	„
	5.	Nordlicht	„ „ „	„	11 000			„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	6.	Brussel	Societé du Renard in Brüssel	1842	10 000			13	—	„	439	„	66	„	„	2 3/4	„	115	„
	7.	Pegasus	Maschinenbau-Comp. in Chemnitz	„	9 500			12	—	„	382	9,4	60	„	„	2 5/8	„	75	„
	8.	Leipzig	Hawthorn in New-Castle	1846	11 000			—	14	22	654	10,5	„	„	4	3 1/8	68,5	114	„
	9.	Riesa	„ „ „	„	11 000			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	10.	Oschatz	Borsig in Berlin	1847	12 000			—	15	24	795	7,5	„	„	„	3	68,6	133	„
	11.	Wurzen	„ „ „	„	12 000			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	12.	Berlin	„ „ „	1848	11 500			—	13	20	582	„	„	„	2	2 3/4	„	119	„
	13.	Elbe	„ „ „	„	11 500			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	14.	Mulde	„ „ „	1849	11 500			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	120	„
	15.	Meissen	„ „ „	„	11 500			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	16.	Hayn	„ „ „	„	11 500			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	17.	Zwickau	Hartmann in Chemnitz	„	11 300			—	„	„	507	8,2	„	„	„	„	„	121	„
	18.	Chemnitz	„ „ „	„	11 300			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	19.	Hartmann	„ „ „	„	11 300			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20.	Komet II.	Borsig in Berlin	1852	11 800			—	15	24	867	10,5	54	„	4	3 5/8	72,6	143	„
	21.	Blitz II.	„ „ „	„	11 800			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	22.	Windsbraut II.	„ „ „	„	11 800			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	23.	Faust II.	„ „ „	„	11 800			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	24.	Wien	„ „ „	1854	11 900			—	14	20	725	9,2	66	„	2	3	81,6	„	„
	25.	Hamburg	„ „ „	„	11 900			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	26.	Bremen	„ „ „	„	11 900			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	27.	Cöln	„ „ „	„	11 000			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	28.	Frankfurt	„ „ „	1856	12 950			—	15	24	867	10,5	54	„	4	3 5/8	72,6	„	„
	29.	Harburg	„ „ „	„	12 950			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	30.	Saxonia II.	Hartmann in Chemnitz	„	13 556			—	„	20	921	11,3	72	„	2	3 1/8	90,3	178	„
	31.	Prag	„ „ „	„	13 550			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	32.	Breslau	„ „ „	1857	13 550			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	33.	Braunschweig	Borsig in Berlin	„	13 100			—	„	21	867	10,5	54	„	4	3 5/8	72,6	143	„
	34.	Hannover	„ „ „	„	13 400			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	35.	Amsterdam	„ „ „	„	13 550			—	„	20	920	10,3	72	„	2	3 1/8	90,8	182	„
	36.	Stettin	„ „ „	„	13 550			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	37.	Triest	„ „ „	„	13 550			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	38.	Dresden II.	„ „ „	1858	13 700			—	„	24	872	10,5	54	„	4	3 1/8	72,6	143	„
	39.	Basel	„ „ „	„	13 700			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	40.	Borsig	„ „ „	„	13 700			—	„	20	920	10,3	72	„	2	3 1/8	90,8	182	„
	41.	Rhein	„ „ „	„	13 700			—	„	„	„	„	„	„	„	„	—	—	„
	42.	Donau	„ „ „	„	13 700			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	43.	Weser	„ „ „	„	13 700			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	44.	München	„ „ „	„	13 950			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	45.	Posen	„ „ „	„	13 950			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	46.	Lindau	„ „ „	„	13 950			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	47.	Görlitz	„ „ „	„	13 950			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	48.	Zürich	„ „ „	„	13 950			—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
			Sa.		592 650														
Alberts-Bahn	1.	Hartmann	Hartmann in Chemnitz	1855	14 100	520	590	—	15	21	1 093	12	54	6	6	5	105	170	Eisen
	2.	Glückauf	„ „ „	„	11 100	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3.	Tharandt	„ „ „	„	11 100	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	4.	Friedrich August	Beyer in Dresden	„	10 500	400	400	—	14	22	693	9	60	„	4	„	90	107	Messing
	5.	Steiger	Hartmann in Chemnitz	1856	11 300	340	420	—	13	18	550	7,2	38	8	—	4 1/2	105	113	Eisen
	6.	Elbe	„ „ „	„	11 300	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	7.	Windberg	„ „ „	„	11 300	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	8.	Freiberg	„ „ „	„	11 300	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
			Sa.		89 000														
Löbau-zittauer	1.	Oybin	Cockerill in Seraing	1847	14 698	398	460	—	14	22	853	9,6	60	6	4	3 1/4 - 4 1/2	75	117	Eisen
	2.	Bohemia	„ „ „	„	14 698	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	3.	Zittau	„ „ „	„	14 698	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
			Sa.		44 094														
Summa B.	61				734 741														
Summa A.	122				1 598 084,..														
Summa	183				2 332 825,..														

Eisenbahnen.

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1858 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Angabe des im Jahre 1858 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt pro Locomotivmeile (Pfund)	26. pro Wagenachsmeile (Pfund)	27. Angabe des im Jahre 1858 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven: pro Stück Thlr	27. Sgr	28. pro Locomotivmeile Sgr	29. pro Wagenachsmeile Pf	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1857 zurückgelegten Locomotivmeilen	31. des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1857 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur Thlr	31. Sgr	32. Anmerkungen
Eisen	5	leipzig-dresdener	—	—	-	219 900	—	—	—	—	71	17.3	—	—	60 909.0	14 883	11.2	mit Kirchwegers Condensations-Apparat
„	„	„	5.0	98.0	16.01	40 800	—	—	—	—	21	3.1	—	—	51 461.3	13 401	2.7	
„	„	„	112.0	3 862.0	34.01	25 500	—	—	226.00	6.37	30	21.3	8.10	2.00	48 679.5	17 019	18.2	
„	„	„	—	—	—	81 500	—	—	—	—	17	11.2	—	—	57 874.0	14 786	2.0	
„	„	„	424.1	14 069.0	31.33	171 000	—	—	410.20	12.34	26	8.2	1.00	0.53	60 294.5	15 221	26.1	
„	„	„	58.0	632.0	16.37	9 300	—	—	240.03	14.71	148	23.2	115.01	70.01	49 313.0	15 559	11.4	
„	„	„	117.0	3 866.7	32.70	88 200	—	—	748.90	22.15	52	8.0	13.33	4.06	24 754.0	10 396	21.1	
„	5½	„	1 779.3	50 715.0	28.10	269 100	—	—	151.25	5.31	406	4.—	7.96	2.76	46 728.3	13 699	26.0	
„	„	„	1 551.3	43 511.3	27.03	204 300	—	—	131.47	4.70	105	19.5	3.20	1.14	49 101.0	13 810	27.5	
„	4⅝	„	2 856.1	85 427.1	29.01	583 100	—	—	131.02	4.45	1 314	16.7	13.91	4.02	58 061.5	10 542	13.0	
„	„	„	2 110.2	77 996.0	36.04	286 100	—	—	140.31	3.60	2 428	13.3	34.32	9.34	55 081.7	11 285	8.2	
„	„	„	2 606.2	63 888.2	24.31	294 000	—	—	112.01	4.00	478	7.5	5.51	2.33	48 671.7	8 862	29.0	
„	„	„	2 256.4	58 496.5	25.02	290 100	—	—	128.30	4.00	527	22.1	7.02	2.71	44 481.3	9 149	2.0	
„	„	„	4 123.5	112 576.3	27.30	499 500	—	—	121.13	4.40	825	12.1	6.01	2.20	49 884.3	8 255	9.0	
„	„	„	3 941.0	98 858.1	25.01	451 200	—	—	114.40	4.10	500	15.0	4.50	1.70	46 288.5	7 682	15.7	
„	„	„	3 848.3	102 027.0	26.31	458 100	—	—	119.02	4.40	455	27.7	3.53	1.34	48 378.1	7 915	5.3	
„	5½	„	1 337.7	33 624.5	25.10	182 700	—	—	156.00	5.43	1 523	21.0	34.17	13.50	43 606.0	7 359	26.0	
„	„	„	2 576.0	70 606.3	27.41	322 900	—	—	125.35	4.57	687	14.4	8.01	2.02	40 614.5	9 572	2.0	
„	„	„	2 057.1	49 897.0	24.35	286 200	—	—	139.01	5.74	410	14.0	6.02	2.00	43 144.0	8 700	29.0	
„	4⅝	„	2 663.0	216 466.7	92.33	421 300	—	180 000	203.07	2.20	720	28.0	8.12	0.00	22 550.0	4 942	27.1	
„	„	„	4 137.0	408 025.7	98.16	605 000	—	346 800	202.00	2.05	576	1.0	4.18	0.02	25 293.5	6 325	12.7	
„	„	„	3 942.1	363 222.1	92.02	563 700	—	366 900	205.00	2.23	409	3.0	3.31	0.36	22 159.0	6 148	2.1	
„	„	„	3 170.0	291 586.3	91.00	468 000	—	260 700	202.41	2.70	359	5.0	3.40	0.37	23 383.1	5 675	11.0	
„	5½	„	4 305.3	134 346.2	31.11	536 100	—	—	121.33	3.01	715	11.7	4.00	1.00	18 973.0	1 896	21.0	
„	„	„	3 153.5	92 212.3	29.26	377 100	—		119.30	4.00	1 070	9.3	10.16	3.46	16 924.1	1 954	27.0	
„	„	„	3 240.0	82 705.0	25.44	385 200	—		118.30	4.60	2 026	23.0	18.31	7.33	17 614.7	1 119	6.0	
„	„	„	5 063.0	138 655.0	27.40	525 000	—	—	101.10	3.70	383	4.5	2.37	0.03	18 687.0	1 321	3.7	desgleichen
„	4⅝	„	3 547.1	337 721.0	95.27	610 900	—	228 000	186.00	1.00	422	20.3	3.57	0.30	6 848.0	574	5.4	
„	„	„	4 252.7	414 968.0	97.32	703 700	—	274 200	208.40	2.10	1 148	13.0	8.10	0.03	6 273.0	1 003	13.0	
„	5⅞	„	3 531.0	101 183.3	29.10	402 900	—	—	119.00	3.00	1 025	13.0	8.70	2.00	4 739.0	732	25.1	
„	„	„	3 502.1	101 045.5	28.05	469 500	—	—	134.00	4.05	687	3.3	5.00	2.00	4 881.3	398	19.3	
„	„	„	3 810.3	102 875.7	27.00	495 300	—	—	129.02	4.03	684	13.0	5.10	2.00	4 632.3	604	16.3	
„	4⅝	„	4 877.3	467 365.0	95.00	744 000	—	930 300	201.77	2.10	295	29.3	1.03	0.30	3 214.0	524	3.3	
„	„	„	3 463.0	323 478.3	93.32	491 700	—	328 800	205.20	2.20	350	11.3	3.03	0.37	3 469.0	507	2.0	
„	6	„	5 300.0	166 009.0	31.32	651 300	—	—	122.07	3.03	398	18.5	2.20	0.72	715.0	196	25.4	
„	„	„	5 388.7	164 120.0	30.44	638 700	—		118.50	3.00	340	29.—	1.10	0.02	673.5	195	21.7	
„	„	„	5 129.5	155 694.0	30.35	591 300	—	—	115.47	3.00	333	16.0	1.05	0.00	758.7	225	26.0	
„	4⅝	„	3 807.5	381 059.7	100.00	548 100	—	251 100	187.03	1.00	235	1.7	1.35	0.00	—	—	—	
„	„	„	3 120.1	299 093.7	96.00	491 700	—	210 000	202.41	2.11	333	18.0	3.21	0.32	—	—	—	
„	6	„	3 697.0	117 120.7	31.00	441 300	—	—	119.30	3.77	196	6.0	1.30	0.30	—	—	—	
„	„	„	3 443.3	100 664.0	29.24	403 800	—	—	117.25	4.01	173	7.1	1.31	0.32	—	—	—	
„	„	„	3 544.0	111 667.0	32.31	435 600	—	—	122.00	3.00	211	0.1	1.70	0.15	—	—	—	
„	„	„	3 403.1	101 763.0	30.20	442 500	—	—	130.00	4.22	199	21.1	1.70	0.07	—	—	—	
„	„	„	1 764.5	53 306.0	30.20	258 800	—	—	135.30	4.00	180	11.0	3.07	1.02	—	—	—	
„	„	„	1 636.0	53 060.1	32.01	222 900	—	—	136.20	4.20	159	18.7	2.02	0.00	—	—	—	
„	„	„	1 788.0	51 772.1	28.01	233 400	—	—	130.40	4.53	184	11.0	3.00	1.07	—	—	—	
„	„	„	601.0	14 906.0	24.12	78 900	—	—	131.11	5.20	159	20.9	7.00	3.22	—	—	—	
„	„	„	2 061.5	68 818.1	33.00	287 700	—	—	139.50	4.10	171	29.1	2.30	0.75	—	—	—	
			133 102.4	6 323 686.1	38.50	17 285 300	—	2 889 800 = 1 873 200 ℔ Cok (reducirt im Verhältniss 150 : 100)	14.02	3.07	24 426	0.0	5.31	1.40				
			im Durchschnitt auf jede der 48 Locomotiven 2 773.0	131 743.4							im Durchschnitt 508	26.3						
Eisen	7	Alberts-Bahn	2 873.[illegible]	84 291.0	29.30	208 200	—	103 600	88.17	3.00	340	24.4	3.58	1.21	7 122.3	1 202	22.4	
„		„	2 371.[illegible]	69 221.0	29.75	201 210	—	95 900	103.[illegible]	3.66	448	3.0	5.77	1.04	6 917.0	993	13.4	
„	„		[illegible]	91 826.0	28.12	296 770	—	104 500	101.[illegible]	3.01	418	13.0	3.65	1.37	6 966.0	1 012	1.0	
	„		1 098.[illegible]	32 302.5	31.13	122 200	—	5 900	120.12	3.86	588	6.2	17.00	5.40	410.0	562	1.0	
	4 u. 5[illegible]		2 466.0	78 257.0	32.[illegible]	100 300	—	195 330	76.02	2.35	637	2.3	7.05	2.41	1 687.0	183	2.0	
	„		1 395.[illegible]	39 251.0	29.11	111 450	—	279 390	69.00	2.50	410	16.0	7.02	1.31	1 967.0	189	11.1	Tenderlocomotiven
	„		2 678.[illegible]	85 811.0	32.[illegible]	101 540	—	218 240	74.01	2.31	588	21.0	6.70	2.00	2 397.0	190	19.4	
	„	„	1 918.[illegible]	57 228.[illegible]	26.10	2 000	—	110 340	40.[illegible]	1.[illegible]	24	7.1	0.00	0.32	—			
			19 175.[illegible]	574 195.5	29.[illegible]	1 138 670		1 113 5[illegible] = 478 226 ℔ Cok (reducirt im Verhältniss 150 : 62)	81.12	2.07	3 466	6.2	3.06	1.10				
			im Durchschnitt auf jede der 8 Locomotiven 2 396	71 649.0							im Durchschnitt 433	8.3						
Eisen	5½, 6½	Kiel-Altonaer	3 456	117 091.[illegible]	33.0[illegible]	376 400		250 400	180.3[illegible]	5.1[illegible]	580	29.[illegible]	5.01	1.45	25 578.0	8 108	29.0	
		„	2 596.1	91 115.[illegible]	38.11	1[illegible]0 550		302 400	184.03	1.[illegible]	659	19.7	8.30	2.11	26 161.1	8 294	14.0	
		„	[illegible]	1[illegible] 141.1	35.07	4[illegible]4 100	—	381 200	189.91	[illegible].36	405	11.1	2.65	0.00	11 961.3	9 590	9.4	
			10 157.[illegible]	309 617.[illegible]	35.[illegible]	911 050		934 000 = 934 000 ℔ Cok	181.[illegible]	5.30	1 646	0.[illegible]	1.[illegible]	1.37				
			im Durchschnitt auf jede der [illegible] Locomotiven 3 3[illegible]	103 212[illegible]							im Durchschnitt 548	20.0						
			[illegible]	7 2[illegible]		[illegible]0 5[illegible]00		1 857 2[illegible]			29 5[illegible]	[illegible]						
			[illegible]	15 [illegible]		6 160 8[illegible]	1 045 7[illegible]	58 94[illegible]			119 304	26.[illegible]						
			[illegible]	22 [illegible]		[illegible] 21 821	1 045 75[illegible]	[illegible]			11[illegible]	[illegible]						

UEBERSICHT

DES

PERSONENVERKEHRS

UND DER ZU DEMSELBEN GEHOERIGEN

NEBENTRANSPORTE.

1858.

Equipagen.			Equipagen- und Luxuspferde.			Hunde.			Summa.	
Stück	Fracht		Stück	Fracht		Stück	Fracht			
	Thlr	Sgr		Thlr	Sgr		Thlr	Sgr	Thlr	Sgr
	—	—	—	—	—	147	58	7,0	72 394	29,2
				—	—	29	2	22,0	8 062	5,0
		—	—		—	41	3	28,0	6 579	17,3
			—	—	—	285	37	28,0	36 286	28,2
		—	—	—	—	31	4	11,0	5 363	2,1
—		—	—	—	—	110	16	2,0	26 933	6,3
—	—	—	—	—	—	190	13	26,0	20 994	4,0
3	31	12,0	17	30	2,3	276	34	17,0	42 129	20,1
			12	6	9,1	30	3	21,0	7 851	21,7
	—	—		—	—	16	1	8,0	2 561	21,3
—		—	—	—	—	18	1	—	1 323	10,0
—		—	—	—	—	55	3	15,0	1 966	19,4
			—	—	—	17	—	22,0	2 075	20,0
—	—	—	—	—	—	51	4	18,0	5 131	12,0
2	10	6,0	47	57	12,0	84	12	11,0	16 916	1,0
1	3	27,0	—	—	—	26	3	2,1	16 792	10,7
7	81	15,0	2	4	10,0	120	22	4,3	35 228	10,0
		—			—	125	13	5,1	12 062	24,3
22	390	7,1	862	1 740	11,0	406	109	25,1	155 778	4,3
84	973	16,5			—	63	30	3,1	245 041	16,0
1	5	16,1	—	—	—	—	—	—	19 865	0,7
3	14	8,1	—	—	—	—	—	—	11 157	10,3
3	5	25,3	—	—	—	—	—	—	13 108	11,0
3	14	5,1	—	—	—	19	—	20,1	57 822	19,3
10	84	21,3	18	52	3,0	155	29	16,5	47 579	4,7
—	—	—	—	—	—	19	—	25,0	2 066	2,1
—		—	—	—	—	30	2	9,0	3 550	1,0
1	5	18,1	—	—	—	81	6	25,5	10 746	0,3
2	8	27,0	1	2	3,0	90	8	17,0	10 725	26,7
	—	—			—	156	10	16,5	10 460	12,0
	—	—	—		—	97	4	9,5	4 390	27,7
2	17	24,9	9	29	16,1	510	58	5,3	52 879	6,7
—	—	—	—	—	—	7		20,3	1 595	8,8
—	—	—	—	—	—	10		25,0	496	19,3
—	—		—		—	18	1	16,3	2 100	29,3
—	—		—		—	—	—	—	818	12,1
1	6	18,0	—	—	—	—	—	—	1 259	23,1
—	—		—	—	—	7	—	26,0	2 942	9,7
34	139	0,0	—	—	—	140	31	14,3	28 746	0,7
3	13	11,1	—	—	—	—	—	—	14 288	23,1
—	—		—	—	—	3	—	15,0	13 005	1,7
66	703	10,1	—	—	—	121	30	4,1	255 384	15,3
	—	—	—	—	—	593	19	23,0	19 098	21,1
	—	—		—	—	129	4	9,0	5 658	10,1
	—	—		—	—	388	12	28,0	9 797	19,0
12	108	—	435	1 196	—	502	85	8,0	87 931	23,0
—		—	—	—	—	133	9	24,3	16 855	3,0
—		—	—		—	68	5	17,0	6 093	18,1
—		—	—		—	122	9	5,1	11 152	5,0
17	153	—	139	477	—	206	55	8,0	46 801	7,3
19	201	20,0	32	139	8,5	502	125	7,0	116 873	7,0
1	2	—	5	11	9,0	143	11	24,0	13 362	11,0
—	—	—	1	2	15,0	56	6	16,0	15 857	2,0
1	2	15,1	15	36	11,0	167	22	18,0	35 406	14,7
3	14	5,0	10	34	24,1	97	15	18,0	38 600	13,1
7	21	—	1	2	7,3	61	5	11,0	12 515	23,3
—	—	—	—	—	—	40	2	8,0	4 236	13,0
—	—	—	—	—	—	33	1	9,0	8 861	24,3
2	6	—	5	8	8,0	54	4	8,1	13 333	13,0
	—	—	—	—	—	40	3	24,1	8 581	6,3
13	149	20,0	28	148	23,0	126	42	19,1	68 878	16,0
323	3 084	0,7	1 639	3 978	22,3	7 042	1 011	10,0	1 811 427	26,1
	—	—	—	—	—	1 124	56	20,0	58 334	13,0
323	3 084	0,7	1 639	3 978	22,0	8 166	1 067	0,0	1 869 762	[illegible]

von der	Personen.					
	in Classe			Militair	Zusamm	
	I.	II.	III.			
Obererzgebirgschen Staatsbahn	515	18 312	68 449	555	82 88	
	—	1 814	8 060	—	9 87	
	515	20 126	71 509	555	92 70	
Sächs.-bayerschen Staatsbahn	5 887	168 227	610 932	8 157	793 20	
	—	11 027	110 473	—	121 50	
	5 887	179 254	721 405	8 157	914 70	
Niedererzgebirgschen Staatsbahn	853	51 171	316 940	11 449	380 413	
	36	2 418	23 680	440	26 574	
	889	53 589	340 620	11 889	406 987	
Leipzig-dresdener Bahn	14 223	160 371	466 975	23 997	665 506	
	40	6 477	98 722	—	105 299	
	14 263	166 848	565 697	23 997	770 805	
Albertsbahn	1 136	52 551	215 410	94	269 191	
	—	7 367	41 667	—	49 034	
	1 136	59 918	257 077	94	318 225	
Sächs.-böhmischen Staatsbahn	12 637	116 335	319 672	2 499	451 143	
	—	8 753	71 738	65	80 556	
	12 637	125 088	391 410	2 564	531 699	
Löbau-zittauer Bahn	272	17 737	113 974	2	131 985	
	—	519	10 195	—	10 714	
	272	18 256	124 169	2	142 699	
Sächs.-schlesischen Staatsbahn	4 060	104 403	398 064	18 280	524 807	
	—	8 561	55 156	572	64 292	
	4 060	112 967	453 220	18 852	589 099	
Summa	39 659	736 046	2 925 107	66 110	3 766 922	1 7

Die in umstehender Uebersicht ersichtlichen Stationen der einzelnen Bahnen folgen hinsichtlich der Höhe der beförderten Personen, des Personengeldes und der Einnahme von den Nebentransporten in folgender Ordnung aufeinander,

und zwar:

a) hinsichtlich der Personenbeförderung.

Stationen.	Personenzahl in Classe I.	II.	III.	Militair	Zusammen
Dresden	17 422	198 010	488 991	17 873	722 299
Leipzig	7 019	95 827	253 508	7 136	363 490
Riesa	1 021	30 213	125 831	10 367	167 462
Zwickau	544	27 532	91 248	2 291	121 615
Löbau	363	19 051	90 911	2 195	112 520
Chemnitz	225	16 281	89 182	3 156	108 844
Pirna	584	11 012	79 499	611	91 706
Werdau	285	11 221	79 095	391	90 992
Bautzen	349	15 880	62 555	4 282	83 066
Radeberg	182	11 736	62 579	1 577	76 074
Altenburg	658	17 006	55 018	438	73 120
Potschappel	41	9 713	62 032	—	71 786
Görlitz	1 358	19 875	45 742	653	67 628
Plauen	379	11 017	53 155	880	65 431
Reichenbach im Voigtlande	102	10 480	48 958	545	60 085
Tharandt	196	12 096	47 163	34	59 489
Crimmitzschau	131	8 461	44 593	103	53 288
Bodenbach	3 848	20 892	25 485	124	50 349
Bischofswerda	120	7 012	40 796	1 312	49 240
Krippen	365	6 804	39 326	273	46 768
Kieritzsch	308	7 618	37 110	1 008	46 044
Gössnitz	110	9 284	36 178	324	45 896
Wurzen	233	6 008	36 271	2 104	44 616
Mittweida	12	3 243	37 921	629	41 805
Zittau	122	6 417	34 199	—	40 738
Röderau	1 307	13 064	23 711	226	38 308
Hof	1 132	16 672	18 525	4	36 333
Döbeln	51	3 845	30 497	684	35 077
Waldheim	38	3 582	29 620	951	34 191
Niederau	186	5 273	28 242	374	34 075
Königstein	41	4 951	27 782	204	32 978
Oberoderwitz	9	1 706	28 476	—	30 191
Priestewitz	260	4 288	23 677	1 191	29 416
Oschatz	106	2 521	22 755	782	26 164
Herrnhut	9	2 964	21 785	—	24 758
Mehltheuer	22	2 401	19 386	115	21 924
Dahlen	111	2 173	18 757	813	21 854
Reichenbach in der Lausitz	19	1 918	17 334	38	19 309
Oberlichtenau	17	1 137	17 319	217	18 690
Herlasgrün	9	1 649	16 271	187	18 116
Ostrau	17	1 327	15 990	205	17 539
Schwarzenberg	143	3 425	11 736	116	15 420
Wiesenburg	34	2 292	12 534	12	14 872
Aue	11	1 924	9 815	20	11 770
Stauchitz	24	1 066	9 746	71	10 907
Niederschlema	51	2 765	7 101	103	10 020
Glauchau	14	1 934	7 711	48	9 707
Reuth	2	897	8 068	16	8 983
Stein	42	1 343	6 904	21	8 310
Hohenstein	3	915	6 286	20	7 224
Meerane	—	971	4 275	10	5 256
Sct. Egidien	5	349	2 379	3	2 736
	39 583	689 107	2 505 416	65 033	3 299 139
Hierzu: von den Anhaltepuncten	76	46 939	419 691	1 077	467 783
Summa	39 659	736 046	2 925 107	66 110	3 766 922

b) hinsichtlich des Personengeldes.

Stationen.	Personengeld. Thlr.	Ngr.
Dresden	455 273	25,6
Leipzig	380 150	19,7
Riesa	103 053	18,2
Hof	68 101	8,1
Görlitz	65 460	24,7
Chemnitz	51 892	21,1
Zwickau	51 716	3,4
Löbau	50 228	7,1
Bodenbach	41 772	2,1
Plauen	34 991	5,0
Bautzen	34 871	14,1
Altenburg	34 283	29,7
Röderau	26 815	19,0
Reichenbach im Voigtlande	26 516	13,6
Werdau	20 852	18,6
Wurzen	19 582	11,4
Gössnitz	17 779	22,7
Crimmitzschau	16 701	28,0
Pirna	16 665	5,1
Bischofswerda	15 795	6,0
Priestewitz	14 093	13,5
Radeberg	13 245	6,1
Zittau	13 063	6,0
Oschatz	12 957	23,6
Niederau	12 838	13,5
Kieritzsch	11 959	6,1
Krippen	11 024	9,1
Dahlen	10 909	8,1
Waldheim	10 607	2,7
Döbeln	10 576	12,1
Mittweida	10 353	4,5
Tharandt	9 592	4,1
Mehltheuer	6 476	10,5
Königstein	6 008	24,4
Potschappel	5 634	16,6
Herlasgrün	5 290	23,6
Schwarzenberg	4 968	6,4
Oberlichtenau	4 322	25,6
Herrnhut	4 203	3,6
Oberoderwitz	3 841	11,0
Reichenbach in der Lausitz	3 554	9,5
Ostrau	3 522	20,0
Reuth	3 016	27,0
Wiesenburg	2 549	23,5
Glauchau	2 065	8,7
Aue	2 052	11,0
Stauchitz	2 050	23,5
Niederschlema	1 924	25,4
Hohenstein	1 576	6,0
Stein	1 314	21,0
Meerane	806	25,0
Sct. Egidien	491	9,5
	1 739 459	24,1
Hierzu: von den Anhaltepuncten	58 205	23,4
Summa	1 797 665	17,5

c) hinsichtlich der Einnahme von den Nebentransporten.

Stationen.	Einnahme von den Nebentransporten Thlr.	Ngr.
Dresden	24 014	12,7
Leipzig	20 669	1,0
Bodenbach	5 029	4,5
Hof	4 293	21,2
Görlitz	3 417	21,0
Riesa	2 348	5,2
Röderau	1 930	10,0
Plauen	1 295	22,4
Zwickau	1 207	18,2
Chemnitz	986	15,0
Altenburg	944	10,3
Löbau	887	28,7
Bautzen	595	0,5
Reichenbach im Voigtlande	416	23,5
Wurzen	282	19,2
Gössnitz	272	11,0
Zittau	270	7,0
Crimmitzschau	214	3,0
Tharandt	205	15,0
Priestewitz	195	9,6
Pirna	189	28,5
Döbeln	169	18,5
Niederau	166	18,2
Schwarzenberg	163	6,3
Dahlen	158	2,2
Oschatz	150	18,0
Werdau	141	16,0
Krippen	127	26,0
Bischofswerda	121	26,5
Waldheim	118	24,0
Radeberg	117	4,2
Mittweida	107	8,4
Kieritzsch	103	18,0
Mehltheuer	103	7,0
Königstein	84	24,0
Herlasgrün	72	9,0
Oberlichtenau	68	2,7
Glauchau	35	20,3
Reuth	35	8,0
Herrnhut	33	10,0
Niederschlema	31	24,0
Ostrau	27	11,0
Reichenbach in der Lausitz	26	26,3
Potschappel	23	24,0
Aue	23	9,0
Hohenstein	19	2,5
Oberoderwitz	17	13,5
Stauchitz	15	8,0
Wiesenburg	11	28,0
Meerane	11	17,0
Stein	8	19,0
Sct. Egidien	5	10,0
	71 968	2,2
Hierzu: von den Anhaltepuncten	128	20,5
Summa	72 096	22,7

UEBERSICHT

DES

GUETERVERKEHRS.

1858.

Benennung der Bahnen.	Stationen.	Eilgüter. Centner	Eilgüter. Frach[t] Thlr.	s Vieh. Fracht Thlr.	s Vieh. Fracht Ngr.	Summa. Centner	Summa. Stück	Summa. Wagenladungen	Summa. Fracht Thlr.	Summa. Fracht Ngr.
Sächsisch-bayersche Staatseisenbahn	Hof, sächs. Seits	25 006,00	16 353	5 068	12,0	1 252 576,05	372	364,5	279 471	27,4
	Reuth	129,00	43	135	10,0	163 862,32	28	10	14 886	1,7
	Mehltheuer	1 693,05	614	875	17,0	317 194,31	29	79	17 329	21,2
	Plauen	4 376,40	1 761	2 752	12,0	290 421,10	52	301	27 084	17,3
	Herlasgrün	1 161,30	359	6	—	69 323,04	16	2	5 125	29,4
	Reichenbach	8 333,18	2 851	344	23,0	150 538,01	45	52	17 624	29,0
	Zweigbahn: Werdau	3 365,71	828	183	8,0	162 517,55	17	32	8 193	9,6
	Zweigbahn: Zwickau	10 470,15	3 663	90	15,0	7 130 556,35	41	16	408 058	19,7
	Obererzgebirgsche Staatseisenbahn: Zwickau	2 127,25	296	52	9,4	4 574 692,07	23	21	62 141	7,5
	Obererzgebirgsche Staatseisenbahn: Wiesenburg	654,72	42	—	28,0	13 979,74	6	—	266	0,4
	Obererzgebirgsche Staatseisenbahn: Stein	98,07	10	1	6,0	5 466,07	2	—	147	0,2
	Obererzgebirgsche Staatseisenbahn: Niederschlema	313,30	37	—	6,0	61 662,74	1	—	1 688	11,1
	Obererzgebirgsche Staatseisenbahn: Aue	190,44	33	1	22,0	68 658,08	6	—	2 117	10,4
	Obererzgebirgsche Staatseisenbahn: Schwarzenberg	522,47	87	25	9,0	153 220,07	11	6	6 657	24,4
	Crimmitzschau	6 735,01	1 950	69	—	184 937,55	53	14	10 607	17,0
	Gössnitz	17 765,65	5 494	74	23,4	438 556,04	27	17	21 673	19,0
	Altenburg	12 244,37	2 940	890	11,9	466 561,77	108	197,5	36 549	4,0
	Kieritzsch	447,35	84	259	2,4	104 972,00	634	21	7 486	25,1
	Leipzig	40 650,25	21 363	1 725	22,0	2 522 957,10	217	261	459 809	10,0
Leipzig-dresdener Eisenbahn	Leipzig	63 513,00	27 435	2 985	21,0	3 132 502,10	6 949	378,5	529 000	0,0
	Wurzen	4 265,00	763	577	16,0	358 917,07	2 897	167	19 440	8,1
	Dahlen	999,00	219	383	13,0	85 470,02	1 600	101	6 607	4,2
	Oschatz	1 787,00	411	1 141	27,2	75 907,22	3 856	269,5	6 905	11,3
	Riesa	26 165,30	5 490	1 058	26,4	1 628 622,03	4 953	251,5	116 894	24,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Riesa	14 698,55	3 351	1 634	19,0	2 781 939,00	136	260	207 519	27,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Stauchitz	390,05	48	73	13,0	105 589,70	12	13	6 376	2,7
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Ostrau	423,40	79	172	8,0	592 609,00	95	25	18 630	12,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Döbeln	4 573,07	629	462	2,0	216 589,70	113	120	12 938	17,1
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Waldheim	2 168,07	318	125	14,0	137 557,13	71	34	7 808	19,4
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Mittweida	2 293,03	430	269	29,0	96 317,40	357	112	5 743	12,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Oberlichtenau	1 177,10	275	16	13,0	38 089,00	72	6	2 324	11,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Chemnitz	19.400,04	5 183	151	28,0	673 843,00	75	24,5	67 517	3,1
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Hohenstein	160,04	29	—	18,0	4 932,54	3	—	266	11,1
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: St. Egidien	210,52	36	—	2,0	9 772,55	—	—	317	6,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Glauchau	2 286,02	307	4	5,0	62 917,25	2	3	913	22,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Meerane	1 579,32	141	5	6,0	9 816,33	—	3	432	17,0
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Gössnitz	1 760,32	181	2	3,0	63 800,02	1	2	3 045	7,4
	Niedererzgebirgsche Staatseisenbahn: Zwickau	1 431,40	377	32	7,0	165 905,70	16	7	8 655	29,4
	Röderau	12 121,40	2 923	603	5,4	1 704 447,70	3 517	122	130 073	12,0
	Priestewitz	3 172,70	779	573	29,0	175 504,35	4 509	199	13 762	14,5
	Niederau	2 508,00	514	116	26,3	209 446,75	636	37,5	16 543	20,6
	Dresden	55 456,70	23 497	7 619	27,7	3 968 829,34	24 367	850	427 151	24,0
Albertsbahn	Dresden	1 098,70	183	27	—	189 918,00	50	6	5 517	2,2
	Potschappel	290,50	86	1	6,0	4 683 290,14	3	—	88 341	24,6
	Tharandt	347,00	68	23	5,0	9 078,00	25	4	516	28,7
Sächsisch-böhmische Staatseisenbahn	Dresden	29 511,00	9 354	478	13,0	4 672 850,30	605	61	243 884	8,2
	Pirna	727,00	113	52	11,0	185 854,70	72	5	7 806	21,5
	Königstein	680,30	124	17	10,0	115 966,20	33	—	3 829	22,0
	Krippen	487,00	109	64	26,0	50 517,70	35	26	3 206	28,7
	Bodenbach	13 203,40	4 158	6 236	11,0	675 379,00	142	1 062,75	82 157	11,0
Sächsisch-schlesische Staatseisenbahn	Dresden	25 921,70	10 520	2 127	23,0	2 116 244,50	393	165	246 725	22,3
	Radeberg	1 622,00	296	234	16,5	70 851,30	159	74	2 912	17,4
	Bischoffswerda	1 945,30	437	421	24,0	100 768,70	138	82	6 406	6,9
	Bautzen	4 753,70	1 338	835	17,7	220 829,10	211	127	19 624	26,7
	Löbau	12 800,00	3 979	991	27,1	281 905,00	111	159	37 971	16,0
	Löbau-zittauer Bahn: Löbau	5 565,00	918	273	27,0	1 345 444,40	108	59	54 233	6,3
	Löbau-zittauer Bahn: Herrnhut	195,00	25	29	12,0	11 723,00	87	8	562	16,0
	Löbau-zittauer Bahn: Oberoderwitz	1 263,30	170	22	26,0	62 130,70	23	9	1 213	5,3
	Löbau-zittauer Bahn: Zittau	6 531,40	1 113	136	28,4	504 299,00	22	42	10 904	19,4
	Reichenbach	134,70	44	127	14,5	35 339,30	90	23,5	1 321	11,0
	Görlitz, sächs. Seits	9 598,00	4 142	4 614	8,3	2 214 703,70	192	632,5	216 125	4,5
		475 571,01	169 371	47 285	29,2	52 018 262,30	58 424	6 928,25	4 032 050	2,0
Hierzu: von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnbau- und Unterhaltungsmaterialien:		—	—	—	—	2 348 721,94	—	—	9 873	24,9
Summa		475 571,01	169 371	47 285	29,2	54 366 984,23	58 424	6 928,25	4 041 923	27,0

von der	Eilgüter. s Vieh.				Ueberhaupt.					Anmerkungen.
	Centner	Fra	Fracht		Centner	Stück	Wagen-ladungen	Fracht		
		Thlr.	Thlr.	Sgr.				Thlr.	Sgr.	
Obererzgebirgschen Staatseisenbahn	3 907,10	50	81	20,1	4 877 680,07	49	27	73 017	23,0	Hierzu:
					710 160,00	—	—	2 035	22,7	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					5 587 840,07	49	27	75 053	16,0	Summa.
Sächsisch-bayerschen Staatseisenbahn	132 380,04	58 30	12 475	6,3	13 254 977,33	1 639	1 367	1 316 901	22,1	Hierzu:
					1 084 714,00	—	—	5 070	14,3	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					14 339 692,07	1 639	1 367	1 321 972	6,0	Summa.
Niedererzgebirgschen Staatseisenbahn	52 556,07	11 39	2 950	17,0	4 959 770,00	953	609,3	342 489	19,0	Hierzu:
					205 320,00	—	—	671	4,0	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					5 165 090,00	953	609,3	343 160	24,0	Summa.
Leipzig-dresdener Eisenbahn	170 064,20	62 03	15 061	12,3	11 334 737,37	53 284	2 379	1 266 378	29,0	
Albertsbahn	1 716,20	28	51	11,0	4 882 286,00	78	10	94 375	20,0	
Sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn	44 609,70	13 86	6 849	11,0	5 700 568,00	887	1 154,73	340 885	3,3	Hierzu:
					321 647,00	—	—	1 879	9,3	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					6 022 215,00	887	1 154,73	342 764	12,0	Summa.
Löbau-zittauer Eisenbahn	13 559,20	2 22	463	3,4	1 928 598,00	240	118	66 913	18,0	
Sächsisch-schlesischen Staatseisenbahn	56 777,70	20 75	9 353	7,3	5 084 641,00	1 294	1 263	531 087	15,3	Hierzu:
					26 880,00	—	—	217	3,0	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					5 111 521,00	1 294	1 263	531 304	18,0	Summa.
Summa	475 571,01	169 37	47 285	29,8	54 366 984,33	58 424	6 928,21	4 041 923	27,0	

Die in umstehender Uebersicht ersichtlichen Stationen folgen hinsichtlich der Höhe der transportirten Güter und der vereinnahmten Fracht in folgender Ordnung aufeinander,

und zwar:

a) hinsichtlich der Güter.

Stationen.	Centner.
Zwickau	11 871 154,00
Dresden	10 991 843,00
Leipzig	5 655 459,30
Potschappel	4 683 290,10
Riesa	4 405 561,54
Görlitz	2 214 703,70
Röderau	1 701 447,20
Löbau	1 627 350,00
Hof	1 252 576,05
Bodenbach	675 379,40
Chemnitz	673 843,06
Ostrau	592 699,00
Zittau	501 299,00
Gössnitz	502 356,40
Altenburg	466 561,77
Wurzen	358 917,07
Mehltheuer	317 194,51
Plauen	290 421,70
Bautzen	220 829,10
Döbeln	216 589,70
Niederau	209 446,75
Pirna	185 854,70
Crimmitzschau	184 937,55
Priestewitz	175 594,15
Reuth	163 862,52
Werdau	162 517,52
Schwarzenberg	153 220,07
Reichenbach im Voigtlande	150 538,02
Waldheim	137 557,12
Königstein	115 966,20
Stauchitz	105 589,70
Kieritzsch	104 972,90
Bischofswerda	100 768,70
Mittweida	96 317,00
Dahlen	85 470,02
Oschatz	75 907,55
Radeberg	70 851,50
Herlasgrün	69 323,00
Aue	68 658,00
Glauchau	62 917,25
Oberoderwitz	62 130,70
Niederschlema	61 662,70
Krippen	50 517,70
Oberlichtenau	38 089,80
Reichenbach in der Lausitz	35 339,20
Wiesenburg	13 979,71
Herrnhut	11 723,00
Meerane	9 816,25
St. Egidien	9 772,52
Tharandt	9 078,00
Stein	5 466,87
Hohenstein	4 932,50
	52 018 262,30
Hierzu: von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnbau- und Unterhaltungsmaterialien	2 348 721,84
Summa	54 366 984,22

b) hinsichtlich der Fracht.

Stationen.	Thaler.	Ngr.
Leipzig	968 809	11,2
Dresden	923 278	26,0
Zwickau	478 855	26,1
Riesa	321 414	21,4
Hof	279 471	27,1
Görlitz	216 125	4,1
Röderau	130 073	12,0
Löbau	92 204	22,7
Potschappel	88 341	24,4
Bodenbach	82 157	11,0
Chemnitz	67 517	3,1
Altenburg	36 549	4,0
Gössnitz	27 718	26,7
Plauen	27 084	17,2
Bautzen	19 624	26,7
Wurzen	19 440	8,1
Ostrau	18 630	12,0
Reichenbach im Voigtlande	17 624	29,0
Mehltheuer	17 329	21,2
Niederau	16 543	20,0
Reuth	14 886	1,7
Priestewitz	13 762	14,3
Döbeln	12 938	17,1
Zittau	10 901	19,0
Crimmitzschau	10 607	17,0
Werdau	8 193	9,0
Waldheim	7 808	19,1
Pirna	7 806	21,5
Kieritzsch	7 486	25,1
Oschatz	6 905	11,2
Schwarzenberg	6 657	24,4
Dahlen	6 607	4,2
Bischofswerda	6 406	6,0
Stauchitz	6 376	2,7
Mittweida	5 743	12,0
Herlasgrün	5 125	29,4
Königstein	3 829	22,0
Krippen	3 206	29,7
Radeberg	2 912	17,4
Oberlichtenau	2 324	11,0
Aue	2 117	10,4
Niederschlema	1 688	11,1
Reichenbach in der Lausitz	1 321	11,6
Oberoderwitz	1 213	5,3
Glauchau	913	22,6
Herrnhut	562	16,0
Tharandt	516	23,7
Meerane	432	17,0
St. Egidien	317	6,0
Hohenstein	266	11,1
Wiesenburg	266	0,4
Stein	147	0,2
	4 032 050	2,4
Hierzu: von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnbau- und Unterhaltungsmaterialien	9 873	24,0
Summa	4 041 923	27,0

NACHWEISUNG

DER

BETRIEBSERGEBNISSE

BEI DEN

STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

IM

KOENIGREICH SACHSEN.

1859.

ALLGEMEINE UEBERSICHT

DER

BETRIEBSERGEBNISSE.

1859.

Benennung der Bahnen.	1. Die Bahn führt	2. In den Tarifen, resp. den Berechnungen der Betriebsergebnisse wird die Bahnlänge angenommen zu (Meilen.)	3. Der Betrieb ist eröffnet: streckenweise zuerst am	3. Der Betrieb ist eröffnet: auf der ganzen Bahn am	4. für Vorarbeiten und sonst hierher gehörige Kosten Thlr.	4. Ngr.	5. für den Grunderwerb Thlr.	5. Ngr.
A. Staatseisenbahnen.								
Westliche: sächsisch-bayersche	von Leipzig nach { Zwickau / Hof	{ 23,4 für Personen / 24,0 für Güter } *)	19. September 1842	16. Juli 1851	31 328	8,2	724 182	19,1
Westliche: obererzgebirgsche	von Zwickau nach { Schneeberg / Schwarzenberg	6,4 *)	1. November 1854	19. September 1859	10 150	5,3	166 021	14,5
Westliche: niedererzgebirgsche	von Riesa nach { Zwickau / Gössnitz / Niederwürschnitz	{ 17,6 für Personen / 19,1 für Güter }	30. August 1847	15. November 1858	31 325	11,3	642 057	5,6
Oestliche: sächsisch-böhmische	von Dresden nach Bodenbach	{ 8,4 für Personen / 9,6 für Güter }	1. August 1848	19. April 1852	14 365	24,3	851 461	9,3
Oestliche: sächsisch-schlesische	von Dresden nach Görlitz	14,6	17. November 1845	1. September 1847	20 945	—	482 560	—
	1859	—	—	—	108 114	19,3	2 866 282	18,5
	1858	—	—	—	107 225	21,5	2 748 739	8,3
	daher 1859 mehr	—	—	—	888	27,9	117 543	10,2
B. Privateisenbahnen.								
Leipzig-dresdener	von Leipzig nach { Röderau / Dresden	19,0	24. April 1837	7. April 1839	491 479 Thlr. — Ngr.			
Albertsbahn	von Dresden nach { Tharandt / den Steinkohlenwerken im Plauenschen Grunde	{ 2,4 für Personen / 4,4 für Güter }	—	28. Juni 1855	80 225	10,7	226 464	16,6
Löbau-zittauer	von Löbau nach Zittau	4,3	—	10. Juni 1848	8 347	—	226 403	—
	1859	—	—	—	1 032 918 Thlr. 27,3 Ngr.			
	1858	—	—	—	1 026 648 „ 2,3 „			
	daher 1859 { mehr	—	—	—	6 270 Thlr. 25,0 Ngr.			
	daher 1859 { weniger	—	—	—	—			
	Summa 1859	—	—	—	4 007 316 Thlr. 5,1 Ngr.			
	Summa 1858	—	—	—	3 882 613 „ 2,1 „			
	daher 1859 { mehr	—	—	—	124 703 Thlr. 3,0 Ngr.			
	daher 1859 { weniger	—	—	—	—			

*) Ausserdem wird von der Staatseisenbahnverwaltung der Betrieb auf den unter No. 26—31 der zu dem Vorwort gehörigen Tabelle A. aufgeführten, in Privateigenthum befindlichen Kohlenzweigbahnen bei Zwickau gegen besondere Vergütung mit besorgt.

6.		7.		8.		9.		10.		11.		12.		13.
Anlage-Capital.														
Es sind verwendet:												**Summa überhaupt**		Betrag pro Meile Bahnlänge
Bau-Capital										aus den **Betriebserträgen** zu Anschaffung von Transportmitteln und zu Vervollständigung der Bahnanlage				
für Erdarbeiten, Kunstbauobjecte und Oberbau		für Hochbauten		für Betriebsmittel		Insgemein		in **Summa**						
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.
11 390 178	13,9	785 323	20,6	1 222 033	6,1	469 230	23,7	14 622 277	1,9	1 229 865	0,3	15 852 142	2,1	702 074,6 auf 22,578 Meilen
1 858 504	7,9	300 650	22,4	341 300	1,2	88 166	24,4	2 764 793	16,0	6 518	10,9	2 771 311	26,9	452 237,6
8 507 948	20,1	1 016 701	24,5	1 055 276	4,1	635 112	17,7	11 888 421 **)	23,1	92 839	1,4	11 981 260	24,5	708 237,6 auf 16,917 Meilen
3 883 611	25,1	256 055	13,4	527 210	23,9	69 607	4,4	5 602 312	10,4	180 111	27,3	5 782 424	7,7	800 003,4 auf 7,238 Meilen
5 147 777	17,6	499 508	0,6	458 106	15,9	439 543	4,0	7 048 440	8,2	363 657	3,6	7 412 097	11,9	544 406,7
30 788 020	24,6	2 858 239	21,2	3 603 926	20,4	1 701 660	15,6	41 926 244	29,3	1 872 991	13,6	43 799 236	12,0	—
30 020 495	14,4	2 520 564	20,2	3 463 416	8,6	1 668 947	14,4	40 529 388	27,3	1 737 879	7,3	42 267 268	5,0	—
767 525	10,4	337 675	1,0	140 510	11,8	32 713	0,6	1 396 856	1,8	135 112	6,1	1 531 968	7,9	—
5 678 953	8,9	738 831	15,6	1 426 063	1,7	393 982	11,0	8 729 309	6,9	1 360 344	6,0	10 089 653	12,8	597 728,3
1 149 455	26,9	114 863	5,3	634 537	2,8	136 664	22,2	2 342 210	24,5	120 383	24,4	2 462 594	18,9	532 913,6
1 824 733	—	99 326	—	144 853	—	196 338	—	2 500 000	—	57 055	16,1	2 557 055	16,1	564 346,8
8 653 142	5,3	953 020	20,5	2 205 453	4,5	726 985	3,5	13 571 520	1,6	1 537 783	16,5	15 109 303	17,9	—
8 555 368	13,8	919 542	25,1	2 159 319	20,9	862 237	20,6	13 523 116	22,1	1 464 978	15,7	14 988 095	7,8	—
97 773	21,7	33 477	25,9	46 133	14,5	—	—	48 403	9,3	72 805	0,9	121 208	10,1	—
—	—	—	—	—	—	135 252	17,7	—	—	—	—	—	—	—
39 441 163	0,3	3 811 260	12,2	5 809 379	24,9	2 428 645	18,2	55 497 765	0,7	3 410 775	0,1	58 908 540	0,8	—
38 575 863	28,2	3 440 107	15,4	5 622 735	28,6	2 531 185	5,3	54 052 505	19,6	3 202 857	23,2	57 255 363	12,9	—
865 299	2,1	371 152	26,8	186 643	26,3	—	—	1 445 259	11,1	207 917	6,9	1 653 176	18,0	—
—	—	—	—	—	—	102 539	17,1	—	—	—	—	—	—	—

**) Von diesem Baucapital kommen 7 253 882 Thlr. 10,3 Ngr. auf die Linie Riesa-Chemnitz und 4 634 539 „ 12,4 „ „ „ „ Chemnitz-Zwickau/Gössnitz; es beträgt jedoch das für Erwerbung der ersteren Linie, bez. für Beendigung des Baues derselben und deren nöthige Ausrüstung, aus Staatsmitteln verwendete Capital nur 5 154 332 Thlr. 10,3 Ngr.

Benennung der Bahnen	14. Locomotiven: 6 rädrige Anz.	14. Tenderlocomotiven Anz.	14. zusammen Anz.	15. Davon sind: mit Expansion versehen Anz.	15. ohne Expansion versehen Anz.	15. mit Condensation versehen Anz.	16. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben: Hartmann in Chemnitz Anz.	Stephenson in New-Castle Anz.	Borsig in Berlin Anz.	Wöhlert in Berlin Anz.	Cockerill in Seraing Anz.	Rothwell in Warrington Anz.	Kyrtley in Warrington Anz.	Hawthorn in New-Castle Anz.	Kessler in Carlsruhe Anz.	Beyer in Dresden Anz.	Maschinenbau-Compagnie in Chemnitz Anz.	Société de Renard in Brüssel Anz.	17. Tender 6 rädrige Anz.	18. Personenwagen 4 rädrige Anz.	6 rädrige Anz.	zusammen Anz.
A. Staatseisenbahnen.																						
Westliche (sächsisch-bayersche, obererzgebirgsche, niedererzgebirgsche)	79	16 *)	95 **)	95	—	—	66	11	13	3	—	—	—	—	2	—	—	—	63	121	54	175
Oestliche (sächsisch-böhmische, sächsisch-schlesische)	39 (wovon 1 nicht im Dienst)	—	39 ***)	39	—	6	19	17	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	31	12	88	100
1859	118	16	134	134	—	6	85	28	13	5	1	—	—	—	2	—	—	—	94	133	142	275
1858	109	13	122	122	—	7	73	28	13	5	1	—	—	—	2	—	—	—	91	120	136	256
daher 1859 mehr	9	3	12	12	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	13	6	19
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																						
Leipzig-dresdener	53 (wovon 7 nicht im Dienst)	—	53	53	—	48	6	—	37	—	—	4	2	2	—	—	1	1	51	69	45	114 (incl. 1 4rädriger Salonwagen für Kranke)
Albertsbahn	4	4	8	8	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	3	13	16
Löbau-zittauer	5	—	5 ****)	5	—	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	4	10	14
1859	62	4	66	66	—	48	14	—	37	—	4	4	2	2	—	1	1	1	59	76	68	144
1858	58	4	62	62	—	44	14	—	33	—	4	4	2	2	—	1	1	1	55	70	74	144
daher 1859 mehr	4	—	4	4	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Summa 1859	180	20	200	200	—	54	99	28	50	5	5	4	2	2	2	1	1	1	153	209	210	419
Summa 1858	167	17	184	184	—	51	87	28	46	5	5	4	2	2	2	1	1	1	146	190	210	400
daher 1859 mehr	13	3	16	16	—	3	12	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	19	—	19
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Zu dem Transportmittelpark der westlichen Staatseisenbahnen gehören die von der Staatseisenbahnverwaltung vertragsweise benutzt werdenden Betriebsmittel der chemnitz-würschnitzer Eisenbahngesellschaft an 2 Tenderlocomotiven und 60 4rädrigen offenen Lastwagen, welche, jedoch ohne die Anschaffungskosten, unter den obigen Zahlen mit begriffen sind.

) 1 Maschine, *) 5 Maschinen, ****) 5 Maschinen: der zittau-reichenberger Eisenbahngesellschaft gehörig, sind ausser den obigen Locomotiven noch miethweise benutzt werden.

mittel.

19. Die Personenwagen enthalten Plätze: I. Classe	19. II. Classe	19. III. Classe	19. zusammen	20. Auf eine Achse kommen durchschnittlich Plätze	21. Postwagen 4 rädrige	21. Postwagen 6 rädrige	22. Lastwagen (Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güterwagen) 4 rädrige offene	22. 4 rädrige verdeckte	22. 6 rädrige offene	22. 6 rädrige verdeckte	22. 8 rädrige offene	22. 8 rädrige verdeckte	22. zusammen	23. Arbeitswagen	24. Draisinen	25. von Pos. 14, 17, 18, 21 und 22. Achsen überhaupt: eiserne	25. Stahl-	26. Gesammtladungsfähigkeit der Lastwagen (Pos. 22)	27. Belastungsfähigkeit der Lastwagenachsen	28. Durchmesser der Lastwagenachsen	29. Anschaffungskosten der Transportmittel. Der Locomotiven und Tender	29.	30. Der Personenwagen	30.	31. Der Post- und Lastwagen	31.	32. Der Arbeitswagen	32.	33. Der Draisinen	33.
Anz.	Anz.	Anz.	Anz.		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Centner.	Centner.	Drand Zoll	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
310	1 628	3 920	5 858	14,56	5	2	2 374 *)	571	6	7	2	4	2 964 *)	114	9	6 844	3	290 290 *)	40, 80	3,8, 5,4	1 441 115	25,4	352 606	3,9	1 938 605	20,4	3 093	21,4	1 504	25,2
368	888	3 160	4 416	15,21	—	4	267	382	57	19	—	5	730	72	5	2 042	14	73 060	40, 50, 60, 80	3,6, 4,3, 5,0	578 712	0,4	271 417	8,5	654 110	13,6	6 673	14,9	1 033	—
678	2 516	7 080	10 274	—	5	6	2 641	953	63	26	2	9	3 694	186	14	8 896	17	363 340	—	—	2 019 827	25,9	624 023	12,4	2 592 716	4,2	9 767	6,3	2 537	25,3
612	2 202	6 900	9 714	—	6	7	2 549	866	77	25	2	9	3 528	187	10	8 471	29	334 130	—	—	1 814 695	18,0	587 304	15,1	2 457 512	25,3	9 498	21,0	1 961	25,3
66	314	180	560	—	—	—	92	87	—	1	—	—	166	—	4	415	—	29 210	—	—	205 132	7,0	36 718	26,0	135 203	8,0	268	11,1	576	
—	—		—	—	1	1	—	—	14	—	—	—	—	1	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
204	1 112	2 976	4 292	15,77		7	270	206	256	135	—	9	876	—	—	2 765	2	113 440	40, 50, 60, 66,7	4,3 4,6	773 550	—	1 005 901 Thlr. — Ngr.				—	—	—	—
32	168	500	700	15,54	1	—	626	12	—	—	—	—	638	8	—	1 111	252	69 300	50, 75	3,8, 4,0, 4,6	108 220	—	41 181	—	436 750	—	600	—	—	—
24	128	480	632	16,11	—	2	30	18	5	—	—	2	55	30	—	193	—	7 100	40, 50, 80	3,6, 4,3, 5,4	80 788	6,0	29 681	—	60 965	—	29 645	—	—	—
260	1 408	3 956	5 624	—	1	9	926	295	261	135	—	11	1 569	38	—	4 069	254	189 840	—	—	962 508	6,0	1 574 478 Thlr. — Ngr.				30 245	—	—	—
260	1 408	3 856	5 524	—	1	6	924	230	263	142	—	11	1 570	38	—	3 970	334	191 018	—	—	931 588	28,0	1 575 231 Thlr. — Ngr.				30 245	—	—	—
—	·	100	100	—	—	3	2	6	—	—	—	—	—	—	—	99	—	—	—	—	30 919	7,4	—				—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	—	—	1	—	—	—	80	1 178	—	—	—	—	753 Thlr. — Ngr.				—	—	—	—
938	3 924	11 036	15 898	—	6	15	3 567	1 189	324	161	2	20	5 263	224	14	12 955	271	553 180	—	—	2 982 336	1,0	4 791 217 Thlr. 16,0 Ngr.				40 012	6,3	2 537	25,7
872	3 610	10 756	15 238	—	7	13	3 473	1 096	340	167	2	20	5 098	225	10	12 441	363	525 148	—	—	2 746 284	16,6	4 620 048 Thlr. 10,8 Ngr.				39 743	21,0	1 961	25,3
66	314	280	660	—	—	2	94	93	—	—	—	—	165	—	4	501	—	28 032		—	236 051	15,3	171 169 Thlr. 5,0 Ngr.				268	14,1	576	—
					1				16	6			—	1	—		92	—									—		—	—

Benennung der Bahnen.	34. Leistungen der Transportmittel. a. der Locomotiven. Die Locomotiven haben überhaupt zurückgelegt	35. b. der Wagen. Die Wagen haben durchlaufen: Die Personenwagen auf der eigenen Bahn	35. Die Personenwagen auf fremden Bahnen	36. Die Lastwagen (Gepäck-, Vieh- etc. Wagen) auf der eigenen Bahn mit Güterzügen	36. Die Lastwagen auf der eigenen Bahn mit Zügen für Bahnunterhaltungs- und Bauzwecke	36. Die Lastwagen auf fremden Bahnen	37. Fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	37. Fremde Güter- etc. Wagen haben auf der Bahn zurückgelegt	38. im … Holz zur Anfeuerung	39. Cok	40. Braunkohlen
	Meilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Achsmeilen	Cubikfuss	Pfund	Pfund
A. Staatseisenbahnen.											
Westliche: sächsisch-bayersche	191 514,1	1 336 966,9	44 975,0	6 286 954,9	74 238,2	1 155 678,0	46 578,0	1 273 547,1	14 057,3	8 000	—
Westliche: obererzgebirgsche	24 138,1	167 144,4	—	653 255,6	21 429,1	—	—	—	1 982,4	—	—
Westliche: niedererzgebirgsche	101 852,0	766 330,6	—	2 194 152,7	98 411,6	770 452,4	—	849 031,4	6 354,3	3 400	—
Oestliche: sächsisch-böhmische	47 179,9	576 242,4	—	689 977,0	15 854,0	551 974,3	1 318,0	575 932,0	11 110,5	1 194 350	1 809 100
Oestliche: sächsisch-schlesische	76 457,0	543 043,4	35 378,0	876 024,0	5 472,0	462 099,6	108 967,5	1 283 277,3	10 206,4	2 144 740	—
1859	441 141,0	3 389 726,4	80 353,0	10 700 364,5	215 406,6	2 940 205,1	151 863,3	3 981 788,0	43 710,8	3 350 490	1 809 100
1858	376 867,3	2 773 082,3	34 295,4	7 753 166,2	351 261,0	3 841 878,3	77 292,0	4 516 948,3	39 110,1	6 166 824	4 045 750
daher 1859 mehr	64 273,3	616 643,0	46 057,6	2 947 198,6	—	—	74 571,3	—	4 600,7	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	135 855,3	901 673,2	—	535 160,3	—	2 816 334	2 236 650
B. Privateisenbahnen.											
Leipzig-dresdener	129 429,3	1 056 639,7	108 477,0	3 217 057,0	—	1 983 182,0	45 551,6	1 690 506,3	45 976,0	10 937 600	—
Albertsbahn	23 636,0	138 790,8	—	314 389,0	—	501 309,0	—	37 612,0	5 770,0	931 750	—
Löbau-zittauer	10 140,3	95 362,7	4 404,7	45 407,6	—	122 709,6	3 371,7	179 074,6	2 891,7	301 086	—
1859	163 205,6	1 290 792,6	112 881,7	3 576 853,6	—	2 607 200,0	48 923,3	1 907 192,9	54 637,7	12 170 436	—
1858	162 435,4	1 179 289,3	12 413,7	3 069 503,9	—	2 456 470,0	107 869,4	2 900 857,9	53 148,2	20 065 000	—
daher 1859 mehr	770,4	111 502,9	100 468,0	507 349,7	—	150 730,0	—	—	1 489,5	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	58 946,1	993 664,0	—	7 894 564	—
Summa 1859	604 346,6	4 680 518,8	193 234,7	14 277 218,1	215 406,6	5 547 406,0	200 787,0	5 888 980,9	98 348,5	15 520 926	1 809 100
Summa 1858	539 302,0	3 952 372,0	46 708,8	10 822 670,1	351 261,0	6 298 348,3	185 161,0	7 417 806,3	92 258,3	26 231 824	4 045 750
daher 1859 mehr	65 043,6	728 146,8	146 525,9	3 454 548,3	—	—	15 625,4	—	6 090,2	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	135 855,3	750 942,3	—	1 528 825,4	—	10 710 898	2 236 650

41.	42.	43.		44.	45.		46.		47.	48.	49.	50.	51.	52.		53.	54.
Verbrauch der Transportmittel.																	
Es ist verbraucht worden																	
bei den Locomotiven																	
Brennmaterial					Preis desselben		Geldwerth desselben				Schmiermaterial			Geldwerth desselben			
Ganzen		pro Locomotivmeile (einschl. des Verbrauchs der Reservemaschinen)		pro Achsmeile	pro Cubikfuss Holz	pro 100 Pfund Cok und Kohlen auf Cok reducirt	im Ganzen		pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen	pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen		pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile
Steinkohlen	zusammen auf Cok reducirt	Holz zur Anfeuerung	Cok und Kohlen auf Cok reducirt														
Pfund	Pfund	Cubikfuss	Pfund	Pfund	Sgr.	Sgr.	Thlr	Sgr	Sgr	Sgr	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr.	Sgr	Pf	Pf
35 729 100	25 712 388	0,073	134,30	2,03	1,74	8,10	70 224	5,0	11,00	0,230	24 893,6	0,130	0,0026	3 710	16,7	5,91	0,126
4 155 400	2 989 496	0,082	123,00	3,35	1,74	8,77	8 850	10,6	11,06	0,315	4 299,0	0,120	0,0151	495	8,0	6,14	0,177
18 489 000	13 304 839	0,001	130,63	3,40	1,74	8,36	37 346	23,7	11,00	0,287	15 631,0	0,133	0,0066	1 970	13,0	5,00	0,130
5 378 900	7 387 345	0,202	156,30	3,07	1,92	9,63	23 809	6,0	15,20	0,300	7 270,0	0,136	0,0030	971	11,0	6,16	0,157
10 825 110	12 969 850	0,103	170,01	4,01	1,93	8,97	38 610	29,5	15,12	0,412	20 594,0	0,260	0,0070	2 770	1,3	10,97	0,206
74 577 510	62 363 918	—	—	—	—	—	178 931	14,0	—	—	72 628,3	—	—	9 917	22,7	—	—
58 948 636	54 299 122	—	—	—	—	—	174 282	4,3	—	—	64 027,7	—	—	10 230	29,1	—	—
15 628 874	8 064 796	—	—	—	—	—	4 619	10,1	—	—	8 600,2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	313	6,4	—	—
10 697 400	18 069 200	0,315	139,61	3,01	1,04	16,04	98 657	8,3	22,07	0,402	30 786,6	0,200	0,0034	4 313	—	10,00	0,315
1 415 760	1 527 219	0,274	64,61	3,01	1,00	13,17	6 926	10,3	8,70	0,120	3 739,0	0,130	0,0070	580	16,3	6,70	0,324
1 509 407	1 810 498	0,203	178,34	5,00	2,75	9,90	6 181	22,0	18,20	0,076	3 227,7	0,300	0,0100	385	19,2	11,61	0,330
13 622 567	21 406 912	—	—	—	—	—	111 765	11,0	—	—	37 752,7	—	—	5 229	5,7	—	—
4 857 250	23 350 427	—	—	—	—	—	138 260	10,2	—	—	48 082,0	—	—	6 960	14,0	—	—
8 765 317	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1 943 515	—	—	—	—	—	26 494	29,7	—	—	10 329,3	—	—	1 731	8,3	—	—
88 200 077	83 770 830	—	—	—	—	—	290 696	25,0	—	—	110 380,9	—	—	15 146	28,4	—	—
63 805 886	77 649 549	—	—	—	—	—	312 542	14,7	—	—	112 109,7	—	—	17 191	13,1	—	—
24 894 191	6 121 281	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	21 845	19,1	—	—	1 728,0	—	—	2 044	14,7	—	—

Benennung der Bahnen.	55.	56.	57.	58.		59.	60.	61.	62.	63.		64.	65.	66.	67.	68.
	Verbrauch der Transportmittel. Es ist verbraucht worden												In regelmässigen Zügen: Per			
	bei den Locomotiven							bei den Wagen								
	Putzmaterial			Geldwerth desselben				Schmiermaterial		Geldwerth desselben			I. Classe	II. Classe	III. Classe	Militair *)
	im Ganzen	pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen		pro Locomotiv-meile	pro Achs-meile	im Ganzen	pro Achs-meile	im Ganzen		pro Achs-meile				
	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr.	Ngr	Pf	Pf	Pfund	Pfund	Thlr.	Ngr	Pf	Anz	Anz	Anz.	Anz
A. Staatseisenbahnen.																
Westliche: sächsisch-bayersche	18 183,4	0,005	0,0020	1 751	6,2	2,74	0,050	38 330,7	0,0002	4 618	17,2	0,154	4 837	179 158	759 539	11 730
Westliche: obererzgebirgsche	2 609,0	0,108	0,0081	193	1,1	2,40	0,088	4 634,0	0,0030	430	29,0	0,151	825	44 984	178 850	2 149
Westliche: niedererzgebirgsche	11 531,2	0,112	0,0020	934	6,7	2,75	0,072	11 939,0	0,0031	1 997	2,0	0,153	1 611	132 222	693 967	20 575
Oestliche: sächsisch-böhmische	3 063,0	0,005	0,0017	251	26,7	1,00	0,041	17 008,0	0,0008	2 345	20,1	0,070	9 808	113 991	384 832	4 000
Oestliche: sächsisch-schlesische	9 638,0	0,124	0,0034	827	20,4	3,25	0,088	40 057,5	0,0143	5 263	5,0	0,162	3 744	107 472	478 037	24 826
1859	45 025,1	—	—	3 958	1,1	—	—	111 969,7	—	14 655	15,2	—	20 825	577 827	2 485 245	63 280
1858	42 920,7	—	—	3 666	12,0	—	—	104 125,3	—	15 834	1,0	—	23 988	491 024	1 978 164	42 017
daher 1859 mehr	2 101,4	—	—	291	18,5	—	—	7 811,4	—	—	—	—	—	86 803	507 081	21 263
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 178	16,7	—	3 163	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																
Leipzig-dresdener	26 360,3	0,204	0,0044	2 764	—	6,41	0,130	70 405,0	0,0112	11 734	—	0,590	11 736	144 699	677 263	29 843
Albertsbahn	3 087,0	0,134	0,0053	472	1,2	5,06	0,296	6 198,0	0,0024	958	26,7	0,300	782	60 333	280 297	518
Löbau-zittauer	756,0	0,073	0,0053	57	19,0	1,72	0,034	4 651,0	0,0140	692	25,0	0,666	215	17 191	123 835	15
1859	30 203,5	—	—	3 293	20,0	—	—	81 254,0	—	13 385	22,3	—	12 733	222 223	1 081 395	30 376
1858	24 224,0	—	—	2 833	19,4	—	—	82 533,0	—	13 781	9,0	—	15 671	245 022	946 943	24 093
daher 1859 mehr	5 978,0	—	—	460	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134 452	6 283
daher 1859 weniger	—	—	—	—	...	—	—	1 279,0	—	395	17,2	...	2 938	22 799	—	—
Summa 1859	75 228,6	—	—	7 251	21,3	—	—	193 223,7	—	28 011	7,0	—	33 558	800 050	3 566 640	93 656
Summa 1858	67 145,1	—	—	6 500	2,3	—	—	186 658,2	—	29 615	11,0	—	39 659	736 046	2 925 107	66 110
daher 1859 mehr	8 083,3	—	—	751	18,8	—	—	6 565,4	—	—	—	—	—	61 004	641 533	27 546
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 574	4,0	—	6 101	—	—	—

*) Ausser dem hier aufgeführten Militair ist das k. k. österreichische Corps des Feldmarschall-Lieutenant Grafen Clam-Gallas, gegen 40000 Personen, 10000 Pferde, 1 100 Fuhrwerke und 89 Geschütze, in 19 Tagen des Mai und Juni auf der sächsisch-bayerschen und der sächsisch-böhmischen Staatsbahn und der leipzig-dresdener Privatbahn, eine geringe Zahl königl. preussischer Truppen auf der letztgedachten und der sächsisch-schlesischen Staatsbahn, sowie auf dieser und der löbau-zittauer Privatbahn während der Mobilisirung noch königl. sächsische Militairs transportirt worden, die insgesammt bei den Ergebnissberechnungen Pos. 140, 142, 144, 148, 149, 152, 155 und 156 nicht mit berücksichtiget sind.

69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.
Personenverkehr.							**Güterverkehr.**					
Es sind befördert worden							Es sind transportirt worden					
…sonen									Producte			
Zusammen	Extra-züge	Reisegepäck überhaupt	Darunter Gepäck-überfracht	Equi-pagen	Equi-pagen- und Luxus-pferde	Hunde	Eilgüter	gewöhnliche Frachtgüter	nach dem Centnerfracht-satze	nach dem Wagenladungs-frachtsatze	Güter in vereinbarter Fracht	Zusammen
Anz.	Anz.	Centner	Centner	Anz.	Anz.	Anz.	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
955 264	5	68 278,00	16 888,25	24	1 273	3 322	163 760,10	1 921 210,70	1 648 895,30	9 829 351,00	52 964,30	13 616 182,20
226 808	—	13 358,70	3 180,59	1	12	737	15 094,00	173 763,10	244 571,10	9 427 643,00	6 362,10	9 867 435,30
838 395	5	54 652,70	12 905,07	1	13	2 143	117 648,70	1 104 700,20	1 189 421,30	5 362 470,00	27 431,00	7 801 672,10
512 631	6	35 557,71	12 662,43	33	544	1 236	42 508,70	1 507 610,50	119 655,00	2 759 000,00	86 877,20	4 515 652,30
614 079	—	51 091,40	10 947,07	18	95	1 642	59 681,70	1 271 385,30	905 808,30	2 468 307,00	136 505,30	4 811 687,30
3 147 177	16	222 939,55	56 584,00	77	1 937	9 080	398 693,00	5 978 670,00	4 108 351,00	29 846 773,40	310 139,00	40 612 629,40
2 535 193	25	199 308,00	50 818,00	117	1 633	6 292	290 231,41	6 185 355,03	2 642 331,33	23 261 438,01	1 494 938,77	33 874 295,04
611 984	—	23 631,47	5 765,72	—	304	2 798	108 462,30	—	1 466 020,20	6 585 334,70	—	6 768 333,40
—	9	—	—	40	—	—	—	206 685,03	—	—	1 184 798,07	—
863 541	4	119 579,00	26 871,00	160	—	318	166 849,50	2 768 628,70	1 929 596,00	4 941 060,00	—	9 806 134,30
341 930	3	6 712,00	1 196,40	—	—	1 483	1 784,00	22 386,30	8 813,20	94 794,00	4 032 507,00	4 160 286,40
141 256	—	9 362,03	1 614,80	—	18	292	13 883,20	312 506,00	177 615,70	568 630,00	211 539,00	1 284 174,70
1 846 727	7	135 653,00	29 682,20	160	18	2 093	182 517,00	3 103 521,00	2 116 021,00	5 604 484,40	4 214 047,40	15 250 595,00
1 231 729	24	118 294,13	32 732,00	206	6	1 884	185 339,00	3 876 292,17	2 149 723,00	6 514 063,70	5 414 664,00	18 140 084,37
114 998	—	17 359,65	—	—	12	209	—	—	—	—	—	—
—	17	—	3 050,27	46	—	—	2 821,70	772 771,57	33 698,00	909 579,30	1 170 617,30	2 889 488,07
4 498 904	23	358 593,32	86 266,00	237	1 955	11 173	581 211,20	9 082 191,00	6 224 376,70	35 451 257,00	4 554 187,20	55 893 225,00
3 766 922	49	317 602,21	83 551,34	323	1 639	8 166	475 571,01	10 061 648,20	4 792 055,33	29 775 502,21	6 909 603,07	52 014 380,31
726 982	—	40 991,32	2 715,33	—	316	3 007	105 640,00	—	1 432 321,30	5 675 755,40	—	3 878 844,40
—	26	—	—	86	—	—	—	979 456,00	—	—	2 355 416,47	—

Benennung der Bahnen.	82. Eisenbahnfahrzeuge	83. andere Fahrzeuge und Equipagen	84. Pferde: Stück	84. Pferde: Wagenladungen	85. Rind- und anderes Vieh: Stück	85. Rind- und anderes Vieh: Wagenladungen	85. Rind- und anderes Vieh: nach Gewicht	86. Bau- und Bahnunterhaltungsmaterialien mit besonderen Zügen	87. Von den überhaupt beförderten Gütern wurden von folgenden, von der	87. Eilgüter
Güterverkehr. Es sind transportirt worden	Anz.	Anz.					Centner	Centner		Centner
A. Staatseisenbahnen.										
Westliche: sächsisch-bayersche	79	119	140	140	1 162	1 550	126,00	481 880,0	obererzgebirgschen Staatsbahn . . . . . . niedererzgebirgschen Staatsbahn . . . . . . königl. bayerschen Staatsbahn . . . . . . leipzig-dresdener Bahn . . . . magdeburg-leipziger Bahn . . . . berlin-anhaltischen Bahn	5 465,00 35 485,20 20 453,50 4 347,70 3 284,20 3 439,70
Westliche: obererzgebirgsche	—	21	16	2	246	173	23,33	475 040,0	sächsisch-bayerschen Staatsbahn . . . . . niedererzgebirgschen Staatsbahn	3 968,40 1 396,50
Westliche: niedererzgebirgsche	87	62	39	59	1 709	1 785,5	357,02	1 535 400,0	sächsisch-bayerschen Staatsbahn . . . . . obererzgebirgschen Staatsbahn . . . . . . leipzig-dresdener Bahn	19 770,20 1 666,30 11 589,20
Oestliche: sächsisch-böhmische	52	26	15	3	331	1 554,5	402,20	402 643,0	leipzig-dresdener Bahn . . . . k. k. österreichisch-nördlichen Staatsbahn .	— —
Oestliche: sächsisch-schlesische	103	74	54	136,5	1 049	1 646,5	1 151,00	36 410,0	leipzig-dresdener Bahn . . . . löbau-zittauer Bahn . . . . königl. niederschlesisch-märkischen Staatsbahn	6 864,10 8 662,11 3 559,10
1859	321	302	264	340,5	4 497	6 709,30	2 062,15	2 931 373,00		129 952,04
1858	1 294	187	71	135,0	3 270	4 286,25	3 343,28	2 348 721,94		64 481,03
daher 1859 mehr	—	115	193	205,5	1 227	2 423,25	—	582 651,70		65 471,37
daher 1859 weniger	973	—	—	—	—	—	1 281,13	—		—
B. Privateisenbahnen.										
Leipzig-dresdener	210	29	3 802	508	73 974	3 078,5	—	—	magdeburg-leipziger Bahn . . . . thüringischen Bahn . . . . berlin-anhaltischen Bahn . . . . sächsisch-bayerschen Staatsbahn . . . . . niedererzgebirgschen Staatsbahn . . . . . sächsisch-schlesischen Staatsbahn . . . . . sächsisch-böhmischen Staatsbahn	6 921,01 7 681,00 12 289,00 1 472,30 20 598,40 2 721,20 —
Albertsbahn	—	—	—	—	198	8,5	2,00	—	—	—
Löbau-zittauer	—	4	16	22,5	247	89	247,70	—	sächsisch-schlesischen Staatsbahn	4 416,90
1859	210	33	3 818	530,5	74 419	3 176	250,30	—		56 099,70
1858	324	47	2 145	2	51 086	2 505	538,00	—		54 326,00
daher 1859 mehr	—	—	1 673	528,5	23 333	671	—	—		1 772,00
daher 1859 weniger	114	14	—	—	—	—	288,30	—		—
Summa 1859	531	335	4 062	871	78 916	9 885,30	2 312,05	2 931 373,00		186 052,00
Summa 1858	1 618	234	2 216	137	54 356	6 791,25	3 881,44	2 348 721,94		118 807,03
daher 1859 mehr	—	101	1 866	734	24 560	3 094,33	—	582 651,70		67 244,37
daher 1859 weniger	1 087	—	—	—	—	—	1 569,43	—		—

				88.					
Directer Güterverkehr mit den Nachbarbahnen.									
unmittelbar angrenzenden Bahnen zum Transport aufgegeben:				Von den überhaupt beförderten Gütern gingen auf folgende, unmittelbar angrenzende Bahnen über:					
gewöhnliche Frachtgüter	Producte	Güter in vereinbarter Fracht	Zusammen	auf die	Eilgüter	gewöhnliche Frachtgüter	Producte	Güter in vereinbarter Fracht	Zusammen
Centner	Centner	Centner	Centner		Centner	Centner	Centner	Centner	Centner
42 944,00	144 236,00	33,40	192 680,10	obererzgebirgsche Staatsbahn	3 968,90	62 596,10	295 633,00	—	362 198,50
229 820,90	119 066,00	751,30	385 124,20	niedererzgebirgsche Staatsbahn	19 770,30	236 281,30	509 419,00	1 699,30	767 170,20
257 344,00	197 541,00	—	475 339,20	königl. bayersche Staatsbahn	17 851,00	309 004,10	193 612,00	—	520 468,00
70 366,70	85 348,00	—	160 063,20	leipzig-dresdener Bahn	1 472,50	17 232,30	28 968,50	—	47 672,00
210 316,00	222 751,00	—	436 352,00	magdeburg-leipziger Bahn	8 143,30	103 794,40	38 414,70	—	150 352,40
39 012,00	34 938,00	—	77 391,10	berlin-anhaltische Bahn	5 093,10	73 595,40	33 631,00	—	112 320,40
62 596,10	295 633,00	—	362 198,50	sächsisch-bayersche Staatsbahn	5 465,00	42 944,00	144 236,00	33,40	192 680,10
11 004,30	54 468,20	—	66 869,10	niedererzgebirgsche Staatsbahn	1 666,50	18 119,00	124 271,00	—	144 057,20
236 281,00	509 419,40	1 699,50	767 170,50	sächsisch-bayersche Staatsbahn	35 485,30	229 820,00	119 066,00	751,30	385 124,30
18 119,00	124 271,00	—	144 057,30	obererzgebirgsche Staatsbahn	1 396,30	11 004,20	54 468,20	—	66 869,40
187 241,00	914 050,40	628,30	1 113 509,30	leipzig-dresdener Bahn	20 598,40	241 026,00	186 639,10	1 180,00	449 443,30
83 413,10	2 612,70	—	86 025,00	leipzig-dresdener Bahn	—	26 113,30	136,00	—	26 250,10
291 108,00	—	—	291 108,00	k. k. österreichisch-nördliche Staatsbahn	—	395 040,00	2 612,74	—	397 652,70
131 220,00	29 715,10	—	167 800,00	leipzig-dresdener Bahn	2 721,30	133 210,00	59 253,30	—	195 184,70
99 683,00	35 487,00	8 420,00	152 254,30	löbau-zittauer Bahn	4 416,00	193 752,00	578 583,10	6 034,00	782 787,40
101 854,30	577 728,70	—	683 142,30	königl. niederschlesisch-märkische Staatsbahn	12 375,00	201 101,00	70 527,04	—	284 003,00
2 072 329,30	3 347 271,30	11 533,30	5 561 086,80		140 424,40	2 294 637,00	2 439 475,10	9 699,00	4 884 236,30
2 033 304,93	1 729 664,02	3 695,55	3 831 146,02		69 474,03	2 031 518,12	1 504 868,72	9 179,03	3 615 041,03
39 024,07	1 617 606,00	7 837,03	1 729 940,07		70 949,77	263 119,07	934 606,30	519,03	1 269 194,07
—	—	—	—		—	—	—	—	—
271 602,00	543 823,00	2 000,00	824 346,00	magdeburg-leipziger Bahn	5 397,00	174 500,00	52 354,00	34 800,00	267 051,00
120 859,00	77 556,00	—	206 096,00	thüringische Bahn	3 640,00	90 059,00	12 398,00	—	106 097,00
257 295,00	166 566,00	639 095,00	1 075 245,00	berlin-anhaltische Bahn	25 600,00	461 170,00	112 061,00	205 886,00	804 717,00
17 232,30	28 968,20	—	47 672,00	sächsisch-bayersche Staatsbahn	4 347,70	70 366,70	85 348,90	—	160 063,00
241 026,00	186 639,10	1 180,00	449 443,30	niedererzgebirgsche Staatsbahn	11 589,30	187 241,40	914 050,40	628,30	1 113 509,20
133 210,00	59 253,30	—	195 184,70	sächsisch-schlesische Staatsbahn	6 864,00	131 220,00	29 715,10	—	167 800,00
26 113,30	136,00	—	26 250,10	sächsisch-böhmische Staatsbahn	—	83 413,10	2 612,70	—	86 025,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
193 752,00	578 583,10	6 034,00	782 787,40	sächsisch-schlesische Staatsbahn	8 662,10	99 683,00	35 487,00	8 420,00	152 254,30
1 261 090,70	1 641 525,00	648 309,00	3 607 025,00		66 100,00	1 297 653,30	1 244 027,00	249 735,10	2 857 517,70
1 995 425,30	2 529 954,00	6 624,40	4 586 331,70		58 347,70	1 773 152,30	1 525 965,00	800,00	3 358 266,00
—	—	641 685,00	—		7 753,30	—	—	248 935,10	—
734 334,00	888 429,30	—	979 306,10		—	475 498,70	281 937,00	—	500 748,30
3 333 420,00	4 988 796,40	659 843,10	9 168 112,50		206 525,30	3 592 291,00	3 683 503,00	259 434,10	7 741 754,80
4 028 730,33	4 259 619,50	10 319,33	8 417 477,73		127 822,33	3 804 670,03	3 030 834,30	9 979,05	6 973 307,43
—	729 177,30	649 523,15	750 634,77		78 702,07	—	652 668,40	249 454,13	768 446,57
695 310,13	—	—	—		—	212 379,03	—	—	—

Benennung der Bahnen.	89. Für Personenbeförderung in regelmässigen Zügen Thlr.	Ngr.	90. Für Extrazüge Thlr.	Ngr.	91. Für Gepäck-überfracht Thlr.	Ngr.	92. Für Equipagen Thlr.	Ngr.	93. Für Equipagen und Luxus-Pferde Thlr.	Ngr.	94. Für Hunde Thlr.	Ngr.	95. Zusammen Thlr.	Ngr.	96. Davon ab an Restitutionen Thlr.	Ngr.	97. Verbleiben aus dem Personenverkehr Thlr.	Ngr.	98. Für Eilgüter Thlr.	Ngr.	99. Für gewöhnliche Frachtgüter Thlr.	Ngr.
	Ein																					
	Aus dem Personenverkehr.																					
A. Staatseisenbahnen.																						
Westliche sächsisch-bayersche	585 561 *)	19,-	810	7,5	11 861	19,1	189	16,	2 202	18,1	153	27,0	601 475	18,1	78	20,0	601 396	28,2	65 266	12,0	425 679	16,1
obererzgebirgsche	52 261	12,2	—		967	17,5	5	12,0	4	16,1	49	1,0	53 290	29,-	7	29,7	53 282	29,0	1 924	18,-	11 735	29,3
niedererzgebirgsche	275 964	24,0	243	25,-	4 632	16,	2	5,0	32	2,1	210	25,0	281 056	8,3	16	17,3	281 039	21,0	22 919	2,4	126 636	9,3
Oestliche sächsisch-böhmische	210 244 *)	16,6	690	22,-	6 992	13,1	280	15,1	1 553	—	163	3,0	219 924	10,2	—	—	219 924	10,2	13 063	14,3	197 875	9,4
sächsisch-schlesische	288 061 *)	14,0	—	—	8 261	15,0	168	10,1	366	2,7	277	10,0	297 137	21,0	33	15,0	297 104	6,0	21 661	21,1	227 040	26,0
1859	1 412 069	28,1	1 744	25,2	32 721	21,-	945	28,5	4 248	8,0	1 154	6,0	1 452 884	27,1	136	22,0	1 452 748	5,3	124 835	12,1	988 968	—
1858	1 073 505	20,1	4 178	17,1	34 523	27,5	1 187	28,6	3 968	6,5	916	3,0	1 118 280	12,1	116	21,3	1 118 163	20,4	104 819	19,3	1 067 858	25,7
daher 1859 mehr	338 564	8,2	—	—	—	—	—	—	280	1,5	238	3,0	334 604	15,2	20	0,5	334 584	14,7	20 015	23,1	—	—
daher 1859 weniger	—	—	2 433	22,1	1 802	5,-	241	29,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78 890	25,7
B. Privateisenbahnen.																						
Leipzig-dresdener	699 885 *)	8,7	992	—	18 587	13,1	1 445	27,2	—	—	84	6,0	720 994	25,1	—	—	720 994	25,1	57 044	18,0	519 124	4,0
Albertsbahn	42 036	1,-	131		370	7,2	—	—	—	—	49	13,0	42 586	22,2	—	—	42 586	22,2	316	8,0	1 570	4,3
Löbau-zittauer	34 341 *)	9,1	—	—	528	28,5	—	—	25	16,1	19	13,0	34 915	6,0	2	1,1	34 913	5,2	2 292	24,2	23 065	24,3
1859	776 262	19,5	1 123	—	19 486	19,4	1 445	27,2	25	16,4	153	2,0	798 496	24,1	2	1,0	798 494	23,1	59 653	21,0	543 760	3,0
1858	724 159	27,4	3 054	9,5	22 210	5,2	1 896	2,7	10	15,3	150	27,6	751 481	28,1	7	17,3	751 474	10,6	64 551	19,0	647 713	15,1
daher 1859 mehr	52 102	22,1	—	—	—	—	—	—	15	0,2	2	4,2	47 014	26,0	—	—	47 020	12,5	—	—	—	—
daher 1859 weniger	—	—	1 931	9,5	2 723	15,4	450	5,5	—	—	—	—	—	—	5	16,3	—	—	4 897	28,0	103 953	11,5
Summa 1859	2 188 332	17,0	2 867	25,0	52 208	11,1	2 391	25,7	4 273	24,4	1 307	8,0	2 251 381	21,4	138	23,0	2 251 242	28,4	184 489	3,3	1 532 728	3,4
Summa 1858	1 797 665	17,3	7 232	26,5	56 734	2,7	3 084	0,7	3 978	22,4	1 067	0,6	1 869 762	10,7	124	9,4	1 869 638	1,3	169 371	9,6	1 715 572	10,6
daher 1859 mehr	390 667	0,5	—	—	—	—	—	—	295	2,0	240	7,2	381 619	11,7	14	14,4	381 604	27,1	15 117	24,5	—	—
daher 1859 weniger	—	—	4 365	1,5	4 525	21,0	692	5,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182 844	7,0

*) Hierunter sind die Einnahmen für das nach der Anmerkung zu Pos. 68 beförderte Militair, an 153 618 Thlr. 26,5 Ngr. bei der sächsisch-bayerschen Staatsbahn,
59 606 „ 22,0 „ „ „ sächsisch-böhmischen „
1 859 „ 16,5 „ „ „ sächsisch-schlesischen „
123 875 „ 16,0 „ „ „ leipzig-dresdener Bahn und
86 „ 24,0 „ „ „ löbau-zittauer Bahn
mit enthalten, bei den Durchschnittsergebnissen Pos. 155, 156 und 157 jedoch unberücksichtiget geblieben.

100.		101.		102.		103.		104.		105.		106.		107.		108.		109.		110.		111.		112.	
nahmen.																									
Aus dem Güterverkehr.																									
Für Producte nach dem Centerfrachtsatze		Für Producte nach dem Wagenladungsfrachtsatze		Für Güter in vereinbarter Fracht		Für Eisenbahnfahrzeuge		Für andere Fahrzeuge und Equipagen		Für Pferde		Für Rind- und anderes Vieh		Selbstkosten für mit besonderen Zügen transportirte Bau- und Bahnunterhaltungsmaterialien		Zusammen		Davon ab an Restitutionen und Rabatten		Verbleiben aus dem Güterverkehr		Aus sonstigen Quellen		Summa aller Einnahmen (Pos. 67, 110, 111)	
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
240 219	26,7	584 331	11,8	1 063	4,5	1 220	2,0	1 267	12,0	2 797	1,6	9 772	25,0	2 872	12,0	1 334 490	4,1	331	19,6	1 334 158	14,1	61 215	24,-	1 396 771	7,1
10 676	6,9	98 039	6,1	108	19,4	—	—	104	14,0	24	16,1	434	28,1	1 531	21,2	124 580	9,4	83	20,6	124 496	19,8	4 946	2,1	182 725	20,9
98 667	22,3	243 999	19,5	2 259	21,7	1 096	9,0	606	26,4	482	26,6	11 648	28,4	6 300	17,7	515 218	—	358	23,3	514 859	6,8	46 601	21,0	842 500	19,2
11 598	15,6	46 219	28,8	4 134	18,4	342	—	203		47	15,6	9 275	18,4	641	26,9	283 401	20,8	3 035	8,3	280 366	12,4	49 248	3,3	549 538	25,9
99 430	9,0	159 508	27,5	7 536	12,9	1 669	15,6	572	20,0	1 415	3,6	12 536	26,0	294	6,4	531 666	23,1	1 300	27,4	530 365	26,0	25 199	21,1	852 668	24,1
460 592	20,6	1 132 099	3,7	15 102	16,1	4 927	26,6	2 754	12,6	4 767	1,2	43 668	28,8	11 640	26,3	2 789 356	27,1	5 110	8,8	2 784 246	18,7	187 210	13,2	4 424 205	7,5
344 875	9,1	985 620	12,3	54 449	3,1	11 855	20,6	2 257	25,6	1 434	27,6	31 710	2,3	9 873	24,4	2 614 256	19,6	12 109	18,4	2 602 146	5,4	169 248	9,-	3 889 558	5,6
116 217	11,4	146 478	21,6	—	—	—	—	496	17,0	3 332	4,0	11 958	26,5	1 767	1,4	175 101	8,1	—	—	182 100	18,1	17 962	3,6	534 647	1,0
—	—	—	—	39 346	16,2	6 927	24,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 909	5,0	—	—	—	—	—	—
240 192	3,6	237 647	12,2	—	—	1 379	18,5	213	14,6	7 820	3,6	18 527	27,9	—	—	1 081 949	12,2	6 396	5,7	1 075 553	7,0	33 504	12,8	1 830 052 *)	15,2
417	7,0	2 416	10,0	77 788	4,4	—	—	—	—	—		93	23,0	—	—	82 601	26,9	1	12,0	82 600	14,9	31 546	6,1	156 733	13,9
8 833	6,4	15 069	11,0	3 385	4,1	—	—	12	—	84	23,8	351	26,7	—	—	52 614	20,1	1	19,2	52 613	9,0	5 146	1,1	92 672	16,0
248 942	16,6	255 153	3,7	81 173	8,5	1 379	18,1	225	14,0	7 904	26,0	18 973	17,1	—	—	1 217 166	8,7	6 399	6,0	1 210 767	1,8	70 196	19,0	2 079 458	14,9
266 385	22,6	326 276	19,7	98 830	26,5	2 968	18,0	203	5,6	5 162	5,6	15 575	26,0	—	—	1 427 668	8,8	5 870	17,0	1 421 797	21,0	102 465	10,6	2 275 737	12,3
—	—	—	—	—	—	—	—	22	9,0	2 742	20,4	3 397	20,7	—	—	—	—	528	19,4	—	—	—	—	—	—
17 443	5,6	71 123	16,5	17 657	18,0	1 588	29,2	—	—	—	—	—	—	—	—	210 502	0,0	—	—	211 030	19,8	32 268	20,3	196 278	27,5
709 535	6,1	1 387 252	6,3	96 275	25,6	6 307	14,5	2 979	26,8	12 671	27,0	62 642	15,4	11 640	26,3	4 006 523	5,1	11 509	14,6	3 995 013	20,5	257 407	3,4	6 503 663	22,3
610 761	1,6	1 311 897	2,4	153 279	29,6	14 824	8,6	2 461	—	6 597	2,6	47 285	29,3	9 873	24,-	4 041 923	27,6	17 990	0,6	4 023 943	27,3	271 713	19,8	6 165 295	18,3
98 774	5,1	75 355	4,6	—	—	—	—	518	26,8	6 071	24,4	15 356	16,7	1 767	1,4	—	—	—	—	—	—	—	—	338 368	4,1
—	—	—	—	57 004	4,7	8 516	24,4	—	—	—	—	—	—	—	—	35 400	22,1	6 470	15,6	28 930	6,7	14 306	16,6	—	—

* Ausserdem erhielt die leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft von dem Betriebe der ihr zugehörigen, innerhalb des Königreiches Sachsen gelegenen Strecke der leipzig-magdeburger Eisenbahn im Jahre 1859 die Summe von 61 953 Thlr 14,0 Ngr., wobei die Spesen als: Frachtrabatte, Fuhrlöhne etc. bereits abgerechnet sind.

Benennung der Bahnen.	113.		114.		115.		116.		117.		118.		119.	
	Aus													
	Für die Bahnverwaltung.													
	Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung, ingleichen Löhne, welche bei den einzelnen Unterhaltungsabtheilungen nicht selbst in Rechnung kommen		Unterhaltung										Insgemein	
			des Bahndammes und Gestänges *)		der Brücken und Durchlässe		der Hochbauten		des Telegraphenwesens		der übrigen Anlagen			
	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.														
Westliche: sächsisch-bayersche	65 692	25,8	37 975	18,7	9 477	2,3	12 012	19,4	3 600	11,5	9 803	25,3	8 316	16,0
Westliche: obererzgebirgsche	12 620	18,0	9 658	3,0	339	5,9	506	3,4	280	25,0	2 435	21,3	1 016	20,0
Westliche: niedererzgebirgsche	43 801	0,0	40 347	28,2	2 861	11,1	3 386	19,3	1 866	11,0	3 987	16,3	4 434	7,5
Oestliche: sächsisch-böhmische	31 663	13,1	8 192	10,3	600	28,3	3 006	24,0	1 953	2,2	4 449	29,1	4 046	8,1
Oestliche: sächsisch-schlesische	37 978	8,0	13 804	5,4	399	22,0	4 695	20,1	2 129	24,3	3 968	20,0	4 327	19,5
1859	191 756	5,4	109 978	6,7	13 678	4,7	23 609	27,1	9 830	15,0	24 635	22,0	22 141	11,5
1858	158 763	25,3	82 814	28,1	23 160	21,0	31 561	17,3	4 853	4,0	24 842	26,3	16 651	19,0
daher 1859 mehr	32 992	10,0	27 163	8,6	—	—	—	—	4 977	10,7	—	—	5 489	22,5
daher 1859 weniger	—	—	—	—	9 482	16,7	7 951	20,0	—	—	207	3,3	—	—
B. Privateisenbahnen.														
Leipzig-dresdener	65 531	1,8	96 026	12,3	15 569	19,4	37 674 Thlr. 1,3 Ngr.				3 780	18,2	5 660	0,1
Albertsbahn	11 793	24,4	9 628	4,3	954	27,0	1 535	6,3	332	13,3	3 217	24,3	2 146	14,2
Löbau-zittauer	10 127	28,0	7 579	13,6	185	1,6	253	2,7	1 552	13,3	1 415	8,6	1 616	16,5
1859	87 452	23,4	113 234	0,8	16 709	17,0	41 347 Thlr. 6,0 Ngr.				8 413	21,0	9 423	1,0
1858	78 142	28,4	117 732	21,3	23 030	26,5	34 830 Thlr. 4,6 Ngr.				4 739	21,3	9 134	16,3
daher 1859 mehr	9 309	25,0	—	—	—	—	6 517 Thlr. 2,4 Ngr.				3 673	29,3	288	14,5
daher 1859 weniger	—	—	4 498	20,6	6 321	8,7	—				—	—	—	—
Summa 1859	279 208	28,6	223 212	7,3	30 387	22,3	74 787 Thlr. 19,5 Ngr.				33 049	14,2	31 564	12,5
Summa 1858	236 906	23,0	200 547	19,3	46 191	17,8	71 244 Thlr. 26,4 Ngr.				29 582	17,6	25 786	5,3
daher 1859 mehr	42 302	5,6	22 664	18,3	—	—	3 542 Thlr. 23,1 Ngr.				3 466	26,4	5 778	7,0
daher 1859 weniger	—	—	—	—	15 803	25,4	—				—	—	—	—

gaben.

120.		121.		122.		123.		124.		125.		126.		127.		128.	
		Für die Transportverwaltung.															
Zusammen für die Bahnverwaltung *)		Besoldung der Betriebsbeamten incl. Dienstkleidung, ingleichen Löhne, welche der Betriebsmittelreparatur und den Kosten der Transportkräfte nicht angehören.		Unterhaltung der Locomotiven		Unterhaltung der Tender		Unterhaltung der Personenwagen		Unterhaltung der Lastwagen		Kosten der Transportkräfte: als Feuerung für die Locomotiven, Schmier- und Putzmaterial für alle Fahrzeuge etc.		Insgemein		Zusammen für die Transportverwaltung *)	
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
146 878	28,3	185 412	21,9	66 119	14,5	12 126	4,1	14 134	26,9	43 295	8,1	141 481	12,7	60 609	23,4	523 179	21,6
26 859	8,8	33 356	4,1	8 544	22,6	1 528	7,7	1 767	4,6	3 807	5,5	11 688	26,4	7 499	16,1	68 141	27,0
100 685	5,1	110 141	17,9	86 057	8,7	6 448	28,8	8 101	23,1	17 712	2,5	68 613	9,0	26 754	9,6	273 829	10,1
53 912	21,5	78 679	5,7	16 251	4,7	2 386	5,7	11 719	25,6	14 255	23,3	46 834	7,7	39 595	29,2	209 722	12,1
67 294	0,2	92 762	3,3	20 802	29,5	3 364	11,0	6 038	22,6	17 095	20,3	81 227	14,1	40 820	14,0	262 111	24,6
395 630	3,6	500 851	22,0	147 775	20,1	25 858	28,8	41 762	12,4	96 166	0,6	349 795	10,3	175 280	2,5	1 336 985	6,2
342 648	22,3	437 249	6,5	118 295	18,6	20 267	22,4	38 298	9,1	91 029	17,0	339 194	18,3	154 210	3,1	1 198 545	4,7
52 981	11,6	63 102	16,6	29 480	1,8	5 586	5,0	3 464	3,6	5 136	13,6	10 600	22,5	21 069	29,4	138 440	1,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
224 241	22,6	236 369	13,0	17 084	2,5	3 647	24,6	11 232	22,8	38 899	22,1	137 285	18,3	146 070	3,6	590 589	16,0
29 608	24,3	21 141	25,7	4 164 Thlr. 12,3 Ngr.				6 483 Thlr. 13,3 Ngr.				10 744	20,6	18 237	6,3	60 771	18,6
22 729	24,1	18 205	4,6	4 603	20,0	580	26,7	1 544	11,8	727	13,0	14 029	9,6	6 414	9,5	46 105	6,3
276 580	11,2	275 716	14,5	30 080 Thlr. 26,3 Ngr.				58 887 Thlr. 22,3 Ngr.				162 059	19,2	170 721	19,7	697 466	12,3
267 610	28,3	271 984	0,7	38 562 Thlr. 5,4 Ngr.				83 129 Thlr. 7,0 Ngr.				195 045	12,0	173 147	4,3	761 867	29,6
8 969	12,7	3 732	13,3	—				—				—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	8 481 Thlr. 9,1 Ngr.				24 241 Thlr. 14,1 Ngr.				32 985	22,9	2 425	14,6	64 401	17,1
672 210	15,0	776 068	6,9	203 710 Thlr. 14,4 Ngr.				196 816 Thlr. 5,3 Ngr.				511 854	29,7	346 001	22,3	2 034 451	18,6
610 259	20,7	709 233	6,3	177 125 Thlr. 16,8 Ngr.				212 457 Thlr. 3,1 Ngr.				534 240	0,8	327 357	7,4	1 960 413	4,1
61 950	24,3	66 835	0,1	26 584 Thlr. 27,6 Ngr.				—				—	—	18 644	14,6	74 038	14,3
—	—	—	—	—				15 640 Thlr. 27,3 Ngr.				22 885	0,8	—	—	—	—

*) Der Aufwand für die Bahn- und die Transportverwaltung bei den Staatseisenbahnen wird erlangt, wenn zu den hier aufgeführten Ausgaben noch die für Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel, nach Abzug der Erlöse für die gewonnenen alten Materialien, aus dem Erneuerungsfonds verwendeten Beträge hinzugerechnet werden, wie dies bei den speciellen Aufwandsnachweisen in dem Vorworte geschehen ist.

Benennung der Bahnen.	129. Für die allgemeine Verwaltung. Besoldung der Direction, Bureau- und Cassenbeamten etc. Thlr.	Ngr.	130. Insgemein Thlr.	Ngr.	131. Zusammen für die allgemeine Verwaltung Thlr.	Ngr.	132. Zins für erpachtete Bahnstrecken. Thlr.	Ngr.	133. Zu Vervollständigung der Bahnanlagen Thlr.	Ngr.	134. Einlage in den Erneuerungsfonds Thlr.	Ngr.	135. Summa aller Ausgaben (Sa. 120, 128, 131, 132, 133 und 134) Thlr.	Ngr.	136. Ueberschuss. Derselbe beträgt Thlr.	Ngr.	137. Davon sind auf Vermehrung der Betriebsmittel verwendet Thlr.	Ngr.	138. Verbleiben demnach Thlr.	Ngr.	139. Derselbe beträgt Procente des zu Anfang des Jahres 1859 verwendet gewesenen Capitals %
A. Staatseisenbahnen.																					
Westliche: sächsisch-bayersche	19 917	17,-	5 305	26,6	25 223	11,4	21 425	24,-	35 290	4,1	283 185	8,1	1 038 171	11,6	958 599	25,2	18 298	16,4	940 301	8,3	5,07
Westliche: obererzgebirgsche	5 698	10,-	1 025	27,7	6 721	7,-		—	446	10,1	15 312	1,0	147 513	25,-	35 211	25,1	6 072	0,4	29 139	24,6	1,22
Westliche: niedererzgebirgsche	12 376	3,5	2 171	14,6	14 547	17,1	16 172	—	13 518	25,6	184 657	17,3	606 410	15,5	239 090	4,3	12 144	0,6	226 946	3,6	a. 2,03 b. 2,54 *)
Oestliche: sächsisch-böhmische	9 136	28,6	1 815	2,6	10 952	1,-	33 281	8,5			92 968	18,1	400 837	1,7	148 701	24,1	—	—	148 701	24,2	2,10
Oestliche: sächsisch-schlesische	15 315	2,1	5 052	5,6	20 367	7,4	—	—	5 129	14,7	103 177	9,5	458 079	27,1	394 588	26,6	44 222	22,6	350 366	4,3	4,70
1859	62 114	2,3	15 370	16,1	77 814	18,6	73 879	3,4	54 374	25,1	709 328	24,3	2 648 012	22,1	1 776 192	15,3	80 737	10,7	1 695 455	4,6	—
1858	50 159	11,-	23 620	11,3	74 079	26,3	148 668	10,1	118 516	20,-	553 014	7,3	2 435 473	1,3	1 454 085	4,7	58 135	6,6	1 395 949	28,-	—
daher 1859 mehr	11 984	17,6	—	—	3 734	22,7	—	—	—	—	156 314	17,1	212 539	20,8	322 107	10,8	22 602	4,7	299 505	6,4	—
daher 1859 weniger	—	—	8 249	24,9	—	—	74 789	6,9	61 141	25,4			—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																					
Leipzig-dresdener	27 016	0,2	13 530	9,4	40 546	9,5	—	—	—	—	—	—	855 377	19,0	974 674	26,1	72 756	13,3	901 918	12,8	9,44 **)
Albertsbahn	5 047	14,5	760	27,2	5 808	11,7	—	—		—			96 188	25,1	60 544	18,6	—	—	60 544	18,6	2,41
Löbau-zittauer	1 911	18,5	3 622	7,1	5 533	25,1	—	—	48	17,5	—	—	74 417	13,9	18 255	3,4	—	—	18 255	3,4	0,71
1859	33 975	3,0	17 913	13,3	51 888	16,3	—	—	48	17,5	—	—	1 025 983	27,3	1 053 474	17,5	72 756	13,3	980 718	4,2	—
1858	33 743	28,2	21 448	24,6	55 192	22,9	—	—	1 141	19,0	2 475	10,7	1 088 288	20,1	1 187 448	21,8	75 761	21,1	1 111 687	0,7	—
daher 1859 mehr	231	4,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
daher 1859 weniger	—	—	3 535	11,3	3 304	6,5	—	—	1 093	1,4	2 475	10,7	62 304	23,2	133 974	4,3	3 005	7,8	130 968	26,5	—
Summa 1859	96 419	5,3	33 283	29,6	129 703	5,1	73 879	3,4	54 421	12,6	709 328	24,3	3 673 996	19,3	2 829 667	3,0	153 493	24,6	2 676 173	9,8	—
Summa 1858	84 203	12,9	45 069	6,1	129 272	19,6	148 668	10,1	119 658	9,6	555 489	17,6	3 523 761	21,7	2 641 533	26,5	133 896	27,1	2 507 636	29,4	—
daher 1859 mehr	12 215	22,4	—	—	430	16,3	—	—	—	.	153 839	6,4	150 234	27,6	188 133	6,5	19 596	26,9	168 536	9,8	—
daher 1859 weniger	—	—	11 785	6,2	—	—	74 789	6,9	65 234	27,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Der Betrag unter a. berechnet sich von dem Gesammtanlage-Capitale zu 11 085 942 Thlr. 23,1 Ngr. und der unter b. von den aus Staatsmitteln verwendeten 8 919 216 Thlr. 18,4 Ngr.

**) Unter Berücksichtigung der Einnahme von der, der Eisenbahngesellschaft zugehörigen Strecke der leipzig-magdeburger Eisenbahn.

Berechnungen aus den Ergebnissen

der Transporte.

140.	141.	142.	143.	144.	145.	146.	147.	148.	149.	150.	151.	152.		
Im Ganzen haben zurückgelegt		Durchschnittlich haben durchfahren		Auf jede Personenwagenachsmeile kommen durchschnittlich	Auf jede Güterwagenachsmeile kommen durchschnittlich	Auf jede Meile Tarifslänge kommen durchschnittlich						Von den Personen benutzten		
die Personen	die Güter (Pos. 61)	jede Person	jeder Centner Gut			Locomotivmeilen	Wagenachsmeilen	Personen	Personenmeilen	Güter-Centner	Güter-Centnermeilen	I.	II.	III.
												Wagenclasse.		
Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Personenmeilen	Güter-Centnermeilen							%	%	%
4 121 002	139 544 154	4,01	10,09	2,09	18,30	7 913,9 auf 24,9	372 656,4 Meilen	40 823	176 111	562 652 auf 24,2	5 766 287 Meilen	0,34	18,70	80,79
581 500	18 757 247	2,34	1,40	3,30	27,00	3 218,0 auf 7,9	112 243,9 Meilen	35 439	91 328	1 315 658 auf 7,9	2 500 966 Meilen	0,90	19,80	79,40
2 942 178	46 925 854	3,01	6,02	3,04	14,04	5 832,9 auf 19,1	204 603,4 Meilen	47 636	167 169	408 465	2 456 851	0,19	15,79	84,03
1 551 717	20 266 804	3,00	4,40	2,00	15,03	5 242,2 auf 9	206 591,0 Meilen	58 254	176 331	501 739	2 251 867	1,92	22,34	75,44
2 943 170	44 302 707	4,70	9,30	4,30	20,47	5 461,3	200 841,0	43 863	210 226	345 835	3 164 479	0,01	17,01	81,99
12 142 567	269 796 766													
10 941 304	235 444 574													
1 201 263	34 352 192													
—	—													
5 133 791	82 817 730	5,00	8,40	4,00	16,00	6 812,1	316 302,0	45 450	270 200	516 112	4 358 828	1,00	16,79	81,09
473 118	4 387 495	1,90	1,05	3,41	12,40	5 138,9 auf 4,0	106 693,7 Meilen	170 965	236 559	904 410	953 803	0,02	17,04	82,12
362 912	4 889 974	2,07	3,01	3,09	21,70	2 253,4	71 825,0	31 390	80 647	285 372	1 086 661	0,40	12,17	87,09
5 969 821	92 095 199													
6 399 806	114 810 539													
—	—													
429 985	22 715 340													
18 112 388	361 891 965													
17 341 110	350 255 113													
771 278	11 636 852													
—	—													

Benennung der Bahnen.	153. Berechnungen aus der Transporte. Von den überhaupt transportirten Gütern kommen nach Procenten auf Eilgüter	153. gewöhnliche Frachtgüter	153. Producte nach den [illegible]	153. Producte nach dem Wagenladungs-[illegible]	153. Güter in vereinbarter Fracht	154. der Einnahmen. Von der Einnahme aus den Transporten kommen nach Procenten auf den Personenverkehr	154. Güterverkehr	155. Durchschnittlich sind eingenommen pro Person	156. pro Person und Meile	157. pro Personenwagenachsmeile	158. pro Centner Gut	159. pro Centner Gut und Meile	160. pro Güterwagenachsmeile	161. Auf jede Meile Tariflänge kommen durchschnittlich von der Einnahme aus dem Personenverkehr Thlr.	161. Sgr.	162. Güterverkehr Thlr.	162. Sgr.	163. der Gesammteinnahme Thlr.	163. Sgr.	164. Von der Gesammteinnahme kommt durchschnittlich auf jede Achsmeile
	%	%	%	%	%	%	%	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Sgr.
A. Staatseisenbahnen.																				
Westliche: sächsisch-bayersche	1,30	14,31	12,11	72,19	0,39	31,07	68,93	13,56	3,91	9,38	2,96	0,244	5,30	25 700	21,7	55 130	15,3 auf 24,2	82 511 Meilen	6,3	6,01
Westliche: obererzgebirgsche	0,15	1,70	2,17	95,58	0,07	29,07	70,93	6,31	2,37	9,38	0,27	0,136	5,38	8 325	13,9	16 599	16,6 auf 7,5	24 363 Meilen	12,7	6,58
Westliche: niedererzgebirgsche	1,31	14,10	15,25	68,[illegible]	0,33	35,91	64,09	9,92	2,41	10,91	1,06	0,316	4,15	15 968	4,6	26 955	29,4	44 100 auf 19,1 Meilen	29,5	6,47
Oestliche: sächsisch-böhmische	0,04	33,39	2,65	61,10	1,03	43,96	56,04	8,03	2,33	7,40	1,79	0,330	6,50	24 901	12,1	31 151	24,7	61 059 auf 9 Meilen	26,2	8,62
Oestliche: sächsisch-schlesische	1,89	26,30	18,21	50,97	2,62	35,01	64,99	13,09	2,03	13,27	3,18	0,347	7,38	21 221	21,6	37 863	8,3	60 904	27,6	9,16
B. Privateisenbahnen.																				
Leipzig-dresdener	1,78	28,33	19,60	50,38	—	40,13	59,87	20,01	3,37	15,48	3,30	0,378	6,60	37 947	2,9	56 608	1,3	96 318	16,4	9,14
Albertsbahn	0,04	0,34	0,33	2,28	96,93	34,02	65,98	3,48	2,07	9,90	0,30	0,304	7,18	21 293	11,1	17 956	18,6	34 072 auf 4,6 Meilen	14,6	9,36
Löbau-zittauer	1,04	24,34	13,83	44,28	16,47	39,88	60,11	7,37	2,32	10,41	1,32	0,320	7,01	7 758	14,6	11 691	25,3	20 593	27,6	8,49

165.			166.		167.		168.			169.	170.		171.		172.
den Ergebnissen															
der Ausgaben.															
Von den Ausgaben Pos. 120, 128, 131 und 134 kommen										Die Gesammtausgabe beträgt Procente der Bruttoeinnahme	Von sämmtlichen Ausgaben kommen durchschnittlich				
auf die Bahnverwaltung	auf die Transportverwaltung	auf die allgemeine Verwaltung	für die Bahnverwaltung		für die allgemeine Verwaltung		für die Transportverwaltung				auf jede Meile Tarifslänge		auf jede Locomotivmeile		auf jede Achsmeile
			auf jede Meile Bahnlänge				auf jede Locomotivmeile		auf jede Achsmeile						
%	%	%	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Ngr.	%	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Ngr.
31,00	65,13	2,56	12 981	12,0	1 046	0,3	3	10,0	2,10	52,00	42 899 auf 24,2 Meilen	19,0	5	12,6	3,45
40,60	54,01	4,57	9 796	3,6	1 097	9,0	3	9,6	2,56	80,13	19 668 auf 7,5 Meilen	15,4	6	3,5	5,00
37,06	60,26	2,54	11 501	25,0	784	9,0	3	11,0	2,05	71,00	31 592 auf 19,1 Meilen	5,2	5	27,7	4,03
30,65	66,17	2,00	13 033	15,4	1 258	21,0	5	4,4	3,02	72,04	44 537 auf 9 Meilen	13,5	8	14,6	6,47
29,15	66,33	4,56	9 697	9,0	1 495	28,2	3	27,0	3,21	53,72	32 719	29,0	5	29,7	4,40
26,22	69,04	4,74	14 631	13,0	2 645	17,7	4	16,0	2,05	46,74	45 019	26,0	6	18,3	4,27
30,79	63,18	6,04	6 407	13,4	1 256	28,7	2	17,1	3,72	61,07	20 910 auf 4,0 Meilen	18,5	4	2,1	5,66
30,50	62,00	7,44	5 016	15,3	1 221	9,0	4	16,1	4,30	80,50	16 537	6,5	7	10,0	6,01

Benennung der Bahnen.	173. Erneuerungsfonds. Bestand am Schlusse des Vorjahres Thlr.	Ngr.	174. Die Einnahme hat betragen: an Zinsen Thlr.	Ngr.	175. an Einlagen aus den Betriebseinkünften: von den Betriebsmitteln Thlr.	Ngr.	176. von den Oberbaumaterialien Thlr.	Ngr.	177. an Erlösen für verkaufte alte Betriebsmittel und gewonnenes altes Material Thlr.	Ngr.	178. zusammen Thlr.	Ngr.	179. Die Ausgabe hat betragen Thlr.	Ngr.	180. Bestand am Schlusse des Jahres Thlr.	Ngr.	181. Reservefonds. Bestand am Schlusse des Jahres Thlr.	Ngr.
A. Staatseisenbahnen.																		
Westliche: sächsisch-bayersche, obererzgebirgsche, niedererzgebirgsche; Oestliche: sächsisch-böhmische, sächsisch-schlesische	835 634	27,9	36 959	11,3	273 124	8,3	436 204	16,0	259 820	21,5	1 006 108	27,3	805 463	20,3	1 036 280	4,6	—	—
1859	835 634	27,9	36 959	11,3	273 124	8,3	436 204	16,0	259 820	21,5	1 006 108	27,3	805 463	20,3	1 036 280	4,6	—	—
1858	554 279	10,6	23 873	19,2	216 795	22,4	336 218	14,8	303 070	13,0	879 958	10,4	598 602	23,2	835 634	27,9	—	—
daher 1859 mehr	281 355	17,2	13 085	22,2	56 328	15,0	99 986	1,1	—	—	126 150	16,9	206 860	27,1	200 645	7,0	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	43 249	22,4	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Privateisenbahnen.																		
Leipzig-dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500 000	—
Albertsbahn	2 475	10,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	—	—
Löbau-zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1859	2 475	10,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	500 000	—
1858	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	500 000	—
daher 1859 mehr	2 475	10,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—	2 475	10,7	—	—
Summa 1859	838 110	8,3	36 959	11,3	273 124	8,3	436 204	16,0	259 820	21,5	1 006 108	27,3	807 939	1,0	1 036 280	4,6	500 000	—
Summa 1858	554 279	10,6	23 873	19,2	216 795	22,4	338 693	25,5	303 070	13,0	882 433	21,1	598 602	23,2	838 110	8,3	500 000	—
daher 1859 mehr	283 830	27,9	13 085	22,2	56 328	15,0	97 510	20,5	—	—	123 675	6,2	209 336	7,8	198 169	26,8	—	—
daher 1859 weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	43 249	22,4	—	—	—	—	—	—	—	—

182.		183.										184.								185.		186.	187.	
Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Cassen.																								
Bestand am Schlusse des Vorjahres		Die Einnahme hat betragen: an Zinsen		an Einlagen der Betheiligten		an ausserordentlichen Einnahmen		zusammen		Die Ausgabe hat betragen: für eigentliche Pension		für temporäre Unterstützungen		für sonstige Zwecke		zusammen		Bestand am Schlusse des Jahres		Zahl der Betheiligten	Es erhielten eigentliche Pensionen	temporäre Unterstützungen
Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.		Personen	Personen
132 052 *)	20,4	5 603	6,8	13 137	22,4	7 981	4,3	26 722	3,3	3 391	16,6	580	28,2	47	18,5	4 020	3,3	154 754	20,4	2 283	229	23
132 052	20,4	5 603	6,8	13 137	22,4	7 981	4,3	26 722	3,3	3 391	16,6	580	28,2	47	18,5	4 020	3,3	154 754	20,4	2 283	229	23
107 619	11,3	4 620	11,7	13 764	19,9	8 691	12,2	27 076	13,7	2 496	5,9	33	15,6	113	14,0	2 643	4,8	132 052	20,4	2 045	208	2
24 433	8,6	982	24,9	—	—	—	—	—	—	895	10,7	547	13,2	—	—	1 376	28,1	22 702	—	238	21	21
—	—	—	—	626	27,4	710	7,9	354	10,4	—	—	—	—	65	25,5	—	—	—	—	—	—	—
75 928	17,7	4 099	—	6 403	—	6 355	—	16 857	—	4 561	26,1	55	—	12	7,6	4 629	3,7	88 156	14,0	583	104	1
559 **)	24,7	22	11,9	103	14,0	—	—	125	26,7	—	—	—	—	—	—	—	—	685	21,4	—	—	—
— *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 488	12,4	4 121	11,6	6 506	14,9	6 355	—	16 982	26,7	4 561	26,1	55	—	12	7,6	4 629	3,7	88 842	5,4	583	104	1
66 255	7,6	3 525	24,9	4 425	24,3	6 764	9,4	14 715	28,3	4 451	18,6	9	—	22	5,6	4 482	23,6	76 488	12,4	583	100	1
10 233	4,8	595	17,6	2 080	20,7	—	—	2 266	28,3	110	8,4	46	—	—	—	146	10,1	12 353	25,8	—	4	—
—	—	—	—	—	—	409	9,4	—	—	—	—	—	—	9	28,8	—	—	—	—	—	—	—
208 541	2,5	9 724	18,4	19 644	7,3	14 336	4,3	43 705	—	7 953	12,7	635	28,2	59	26,1	8 619	7,8	243 596	25,5	2 866	333	24
173 874	18,9	8 146	6,3	18 190	14,0	15 455	21,6	41 792	12,1	6 947	23,9	42	15,4	135	19,4	7 125	28,5	208 541	2,5	2 628	308	3
34 666	18,9	1 578	11,9	1 435	23,3	—	—	1 912	17,9	1 005	18,6	593	13,2	—	—	1 523	8,3	35 055	23,6	238	25	21
—	—	—	—	—	—	1 119	17,3	—	—	—	—	—	—	75	23,3	—	—	—	—	—	—	—

*) Seit dem 1. October 1854 sind die Pensions- und Unterstützungs-Cassen sämmtlicher königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der löbau-zittauer Eisenbahn sowie des Staatstelegraphen-Instituts in eine einzige unter dem Namen:
„Unterstützungs-Casse für das bei den königlichen Staatseisenbahnen und dem Staatstelegraphen-Institut angestellte Personal"
vereinigt und wird deren Verwaltung derzeitig von der Staatseisenbahn-Direction zu Dresden besorgt.

**) Bei dieser Bahn ist eine Pensions- und Unterstützungs-Casse zur Zeit noch nicht errichtet und es sind die obigen Beträge nur der vorläufige Fonds zu einer solchen.

UEBERSICHT

DER

LEISTUNGEN UND DES VERBRAUCHS

BEI DEN

LOCOMOTIVEN.

1859.

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr der Anschaffung	5. Kosten der Anschaffung	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok	6. mit Wasser und Cok	7. Durchmesser des Cylinders (innen liegenden)	7. (aussen liegenden)	8. Kolbenhub	9. Feuerfläche	10. Rostfläche	11. Durchmesser der Treibräder	12. Zahl der Räder (Treibräder)	12. (gekuppelt)	13. Durchmesser des Ausblaserohrs	14. Dampfdruck pro □ Zoll englisch	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren

A. Staats-

	1	Falke	Stephenson in New-Castle	1843	14 023,23	340	377	14	—	18	621	10,6	60	6	4	3	70	193	Eisen
	2.	Schwan	„ „		14 023,23		„			„	„	„	„		„	„		„	
	3.	Bär	„ „ „	„	14 023,23							„	„			„	„	„	„
	4.	Elephant	„ „ „	1844	13 730,24	420	510		14	22	769	9,0	54	„	„	„	„	150	„
	5.	Leopard	„ „ „	„	13 730,24	„	„		„	„	„		„	„	„	„	„		„
	6.	Steiger	„ „ „	1846	15 000,01	—	451	—	15	—	879	11,0	60	„	„	5¼	80		„
	7.	Elbe	„ „ „		15 000,00	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„		„
	8.	Riesa	„ „ „		15 000,00	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	9.	Freischütz	„ „ „	„	15 000,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	10.	Chemnitz	„ „ „	„	15 000,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	11.	Wüstenbrandt	„ „ „	„	15 000,00	—	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	12.	Cameel	Borsig in Berlin	1847	13 160,44	„	515	—	„	24	776	7,0	54	„	„	3	70	133	„
	13.	Dromedar	„ „ „	„	12 378,33	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	14.	Glückauf	Hartmann in Chemnitz	1848	15 203,31		510	—	14	22	870	10,0	60	„	„	—	„	160	„
	15.	Greif	Kessler in Carlsruhe	„	13 811,26	517	585		15	24	841	9,0	„	„	„	„	„	162	„
	16.	Schakal	„ „ „	„	13 811,26	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	Messing
	17.	Giraffe	Borsig in Berlin	„	14 655,57	421	481		„	„	839	10,7	„	„	„	„	„	139	„
	18.	Panther	„ „ „	„	14 655,57	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	19.	Strauss	„ „ „	„	14 655,57	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	20.	Nashorn	„ „ „	„	14 655,57	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„		
	21.	Ross	Hartmann in Chemnitz	„	14 081,04	425	472	—	„	22	870	10,0	„	„	„	„	„	150	
	22.	Hartmann	„ „ „	1849	14 228,11	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	23	Crocodill	„ „ „	„	14 991,03	464	548	—	„	„	„	„	„		„	„			
	24	Rhinoceros	„ „ „	1850	13 663,04	„	„			„	„	„				„	„		
Westliche	25.	Luchs	„ „ „	1851	12 900,00	435	490	—		21	884	10,7	„	„	„	„	80	139	
	26.	Wolf	„ „ „	„	12 900,00	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„	„	
	27.	Hyäne	„ „ „	„	12 900,00	„	„			„	„	„	„	„	„	„	„		
	28.	Eber	„ „ „	„	12 900,00	„	„			„	„	„	„	„	„		„		
	29	Alligator	„ „ „	„	12 900,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„		„			
	30.	Göltzschthal	„ „ „	„	12 900,00	535	590	—	„	„	„	„	„	„		„	„		
	31.	Nilpferd	„ „ „	„	12 900,00	„	„		„	„	„	„	„	„		„	„	„	
	32.	Casuar	„ „ „	„	12 900,00	„	„			„	„	„	„	„		„	„	„	
	33.	Elsterthal	„ „ „	„	12 900,00	„	„			„	„	„		„		„		„	
	34.	Phönix	Wöhlert in Berlin	1852	13 050,00	506	596		16	„	1 126	15,3	„	„		13 □"	100	180	
	35.	Büffel	„ „ „		13 050,00		„		„	„	„	„	„		„	„			
	36.	Salamander	„ „ „	„	13 050,00		„			„	„	„	„				„		
	37.	Delphin	Borsig in Berlin	„	11 593,07	478	542		15	„	876	12,3	„			[illegible]		143	
	38.	Vampyr	„ „	„	11 593,07	„	„			„	„	„	„						
	39.	Gazelle	„ „ „	„	11 593,07	„	„				„	„	„	„		„	„		
	40.	Zschopau	Hartmann in Chemnitz		12 800,10	441	467			22	870	10,7	„				90	140	
	41.	Erzgebirge	„ „ „	„	12 800,10	„	„				„	„		„					
	42.	Döbeln	„ „ „		12 800,00							„				„			
	43.	Waldheim	Borsig in Berlin	1853	14 100,00	497	587		16	24	960	13,0	„			[illegible]	[illegible]	198	
	44.	Mittweida	Hartmann in Chemnitz	1854	13 500,00	517	[illegible]	—			1 100	13,5	—	—		[illegible]		[illegible]	
	45.	Jaguar		—	14 500,00	—	„	—	—	„	—		„			[illegible]	90		
	46.	Saxonia			13 800,00					„									
Seitenbetrag	46				627 879,14														

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1859 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivenmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivenmeile berechnet durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Angabe des im Jahre 1859 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt pro Locomotivenmeile (Pfund)	26. auf Cok reducirt pro Wagenachsenmeile (Pfund)	27. Angabe des im Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven pro Stück (Thlr)	27. (Ngr)	28. pro Locomotivenmeile (Ngr)	29. pro Wagenachsenmeile (Pf)	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1859 zurückgelegten Locomotivenmeilen	31. Angabe des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur (Thlr)	31. (Ngr)	32. Anmerkungen
Eisenbahnen.																		
Eisen	6 1/8	sächs.-bayersche	13,6	253,2	18,03	—	—	121 500	—	—	285	18,0	—	—	39 355,2	8 375	26,5	Diese Maschine verrichtete meist nur Stationsdienst.
		"	1 536,8	44 686,0	28,53	—	—	224 500	105,14	3,01	214	18,7	4,43	1,43	41 465,0	8 455	0,0	
"	"	niedererzgebirg.	21,8	360,0	16,53		—	1 500	49,43	29,37								
"	"	"	1 569,8	36 895,3	23,50	—	—	191 000	87,04	3,73	485	29,0	9,30	3,05	38 857,0	8 043	2,0	
		sächs.-bayersche	563,0	10 139,7	18,00	—	—	159 000	202,00	11,20	399	27,7	12,10	4,43	43 074,1	10 944	12,0	
"	7	obererzgebirg.	359,3	16 551,0	46,03	—	—	80 700	161,43	3,51								
		sächs.-bayersche	537,7	10 733,2	19,00	—	—	133 200	178,21	8,02	461	18,1	11,30	3,06	40 364,3	10 395	24,2	Tenderlocomotiven.
"	"	obererzgebirg.	670,0	28 574,0	42,33	—	—	162 300	174,22	4,00								
		niedererzgebirg.	—	—	—	—	—	12 000	—	—								
		sächs.-bayersche	232,2	4 786,5	20,61	—	—	31 900	98,00	4,70	798	28,0	10,30	4,00	25 129,7	8 214	29,6	
"	6 1/2 u. 7 1/2	niedererzgebirg.	1 966,3	53 800,8	27,54	—	—	314 100	114,03	4,21								
		sächs.-bayersche	193,0	5 132,0	26,51		—	29 500	109,03	4,13	1 996	4,5	32,10	9,02	31 089,5	9 841	1,5	
"	"	niedererzgebirg.	1 642,0	57 090,5	34,73		—	284 500	124,50	3,50								
		sächs.-bayersche	254,8	6 223,0	24,03		—	41 500	117,10	4,70	2 023	0,8	26,70	7,10	27 201,0	4 983	21,0	
"	"	niedererzgebirg.	2 011,2	73 010,2	36,30		—	371 500	132,00	3,01								
		sächs.-bayersche	353,0	9 563,3	28,73		—	47 900	103,20	3,01	1 335	21,0	10,10	3,50	30 282,0	8 211	21,0	
"	"	niedererzgebirg.	3 356,0	102 480,0	30,24			504 100	108,02	3,54								
		sächs.-bayersche	183,0	3 868,3	21,07	—	—	26 700	101,02	4,01	1 382	22,0	12,10	4,06	22 425,4	7 501	8,6	
"	"	niedererzgebirg.	3 297,0	85 395,5	25,10	—	—	579 300	126,30	4,01								
		sächs.-bayersche	101,0	2 989,3	29,00	—	—	16 400	109,23	3,76	1 415	5,1	16,35	6,01	22 880,0	4 529	18,9	früher „Mulde" benannt.
"	"	niedererzgebirg.	2 487,4	59 811,1	24,33	800	—	390 100	115,73	4,02								
		sächs.-bayersche	1 196,0	23 258,3	19,44	—	—	226 000	135,04	6,01	485	0,8	6,34	2,10	37 603,0	11 288	12,0	
"	5 7/8	obererzgebirg.	941,0	44 495,1	47,04	—	—	212 500	161,04	3,04								
		sächs.-bayersche	829,8	15 903,0	19,14	—		178 000	154,34	8,02	875	17,7	17,34	5,33	34 898,0	9 794	4,0	
"	"	obererzgebirg.	685,5	31 875,3	46,50	—		182 800	191,85	4,17								
		sächs.-bayersche	777,8	22 010,8	28,01	-	—	154 500	143,00	5,02	566	18,7	16,30	6,00	32 655,0	10 044	23,1	Tenderlocomotiven.
"	7	niedererzgebirg.	265,7	5 144,3	20,31		—	56 000	151,03	7,41								
"	6 9/16	sächs.-bayersche	1 629,0	51 562,0	31,44	-	—	273 000	119,73	3,01	1 273	12,6	23,10	7,30	38 507,3	11 176	18,0	
"	"	"	296,5	9 865,7	33,21	-		77 500	188,03	5,03	2 082	20,8	211,33	63,34	34 741,5	10 192	23,0	
"	5 7/8	"	3 746,0	90 533,5	24,13	-	—	499 000	95,00	3,30	1 029	23,7	8,00	3,41	46 845,0	11 393	16,0	
"	"	"	5 930,8	177 071,7	29,00	—	—	897 000	108,04	3,05	1 192	8,7	6,00	2,32	47 033,1	11 068	3,0	
"	"	"	5 841,3	177 705,0	30,37	—	—	873 000	107,73	3,54	1 401	27,1	7,21	2,37	50 553,1	11 093	9,7	mit Dampfbremsen.
"	"	"	5 642,0	167 013,2	29,51		--	832 000	106,03	3,50	784	27,0	4,17	1,41	41 522,0	10 641	2,3	
"	7	"	2 695,1	97 872,7	36,03	-	—	415 500	111,35	3,30	748	22,0	8,37	2,10	39 388,1	12 109	18,0	
"	—	"	4 363,0	152 114,1	34,61	-	—	724 500	119,30	3,40	1 798	8,5	12,30	3,33	37 645,0	10 412	28,0	
		"	568,7	15 710,2	27,03	—		120 000	151,00	5,40	721	11,5	15,17	3,41	30 715,0	9 268	3,7	
"	"	niedererzgebirg.	857,5	39 702,2	46,23	-	—	258 500	216,00	4,00								
		sächs.-bayersche	328,0	6 496,1	19,55	-	—	68 000	148,70	7,00	810	28,0	9,30	3,55	25 266,0	6 611	9,7	Tenderlocomotiven
"	"	obererzgebirg.	167,2	21 565,2	46,13			119 000	181,55	3,07								
		niedererzgebirg	1 726,0	44 628,0	25,65			373 000	155,44	6,01								
"	"	sächs.-bayersche	4 545,7	156 786,0	34,43		—	800 500	126,04	3,67	965	10,5	6,07	1,05	29 873,0	9 923	28,7	
"	"	"	5 074,0	127 892,0	25,21		—	798 000	113,10	4,40	1 315	11,8	7,70	3,03	31 817,3	9 595	7,0	
"	"	"	4 269,0	141 135,3	33,01	500	—	737 500	124,30	3,70	1 870	27,5	13,13	3,30	33 759,0	8 726	24,0	
		"	81,9	1 711,0	20,10	—	—	10 500	92,20	4,41	825	—	9,51	3,05	31 910,0	7 534	14,1	
"	—	niedererzgebirg.	2 577,0	66 178,3	25,07	200	—	430 500	120,27	4,30								
		sächs.-bayersche	3 927,0	98 149,0	24,00	—	-	568 000	104,00	4,10	1 093	9,2	6,67	2,17	27 611,0	6 855	8,0	
"	"	niedererzgebirg	815,7	24 771,0	29,70	200		145 500	124,01	4,73								
		sächs.-bayersche	4 898,2	123 704,7	25,23	—		816 200	119,08	4,75	1 001	20,1	5,25	2,12	31 838,3	7 792	9,3	
"	"	niedererzgebirg.	418,7	17 501,0	42,07	-		64 300	110,46	2,59								
		sächs.-bayersche	3 501,0	96 500,3	27,56	4 500		602 200	125,06	4,50	1 281	9,0	9,00	3,52	32 920,2	8 063	11,0	
"	"	niedererzgebirg	362,0	12 741,7	34,04		—	49 300	97,17	2,70								
"	"	sächs.-bayersche	4 967,0	121 620,5	24,08	--	—	731 500	105,02	4,03	1 309	10,9	7,30	3,23	31 513,0	6 964	19,0	
"	"	"	2 475,1	76 451,5	30,01	-	—	394 000	114,05	3,73	3 726	18,5	45,17	14,07	28 905,0	6 454	6,0	
		"	5 126,0	300 186,0	58,20	—	—	1 030 600	144,04	2,07	1 597	25,1	9,00	1,09	20 219,5	6 349	20,0	
"	5 1/2	obererzgebirg.	7,0	358,3	51,14	—	—	8 400	319,43	6,03								
		sächs.-bayersche	2 733,0	176 884,3	64,70	—	—	515 500	135,07	2,01	1 762	0,7	19,03	2,30	25 180,1	7 221	21,0	
"	"	obererzgebirg.	36,0	1 892,3	52,57		—	9 500	189,03	3,00								
		sächs.-bayersche	5 172,8	327 452,0	63,30			1 051 700	146,27	2,30	1 616	18,0	9,34	1,46	24 906,2	5 994	0,2	mit Dampfbremsen.
"	"	obererzgebirg.	19,4	938,3	49,37	-		4 000	151,07	3,07								
"	6 1/8	sächs.-bayersche	4 041,0	121 229,0	29,03			606 500	107,05	3,53	982	11,7	7,50	2,01	25 559,3	5 144	4,0	
		"	3 501,1	108 780,1	31,33			591 500	121,04	3,00	916	27,5	7,13	2,17	25 702,2	5 018	3,2	
"	"	obererzgebirg.	353,4	17 906,5	50,73	-	—	74 500	151,00	2,03								
		sächs.-bayersche	2 717,0	107 840,1	39,33	—	—	461 000	122,05	3,00	801	21,0	8,02	2,21	27 032,0	5 622	13,0	
"	"	obererzgebirg.	10,0	486,0	48,03	-	--	3 000	215,00	4,00								
		sächs.-bayersche	296,4	8 125,1	27,01	—	—	42 000	101,01	3,72	2 243	18,1	15,14	6,56	25 815,0	3 963	18,4	
"	6 1/2 u. 7 1/2	niedererzgebirg.	3 959,1	94 235,3	23,00	-	—	543 000	98,07	4,10								
		sächs.-bayersche	356,7	10 663,7	29,04		—	51 500	104,03	3,07	1 780	14,3	11,13	4,47	16 857,3	2 718	21,1	mit Gummibuffern und Schlauchen.
"	"	niedererzgebirg.	4 432,0	108 825,0	24,50	600		526 000	85,55	3,00								
		sächs.-bayersche	158,0	4 708,3	29,10			23 000	104,31	3,51	1 732	20,3	18,14	7,04	20 549,0	3 232	6,1	
"	"	niedererzgebirg.	2 706,2	61 559,1	22,75	500	—	426 500	113,57	4,31								
		sächs.-bayersche	2 054,2	73 692,7	35,07	--		407 000	142,03	3,07	1 256	29,6	17,63	5,02	15 464,5	3 426	12,3	
Gussstahl	6 1/8	niedererzgebirg.	82,5	1 403,0	17,37		—	11 500	100,20	5,04								
		sächs.-bayersche	349,0	14 697,1	42,37	—		71 500	147,22	3,50	1 111	23,0	8,00	2,11	15 412,1	3 833	4,0	
Eisen	6 1/2 u. 7 1/2	niedererzgebirg.	4 420,5	185 906,3	42,30	—	—	874 500	142,04	3,30								
		sächs.-bayersche	3 481,0	264 171,0	75,03	1 000	-	689 800	142,05	1,00	1 591	18,0	13,31	1,70	15 606,5	4 181	27,2	mit Dampfbremsen.
"	6 3/4	niedererzgebirg.	52,0	2 217,3	42,04		—	10 000	138,55	3,20								
		sächs.-bayersche	4 680,9	298 684,0	63,01		—	907 200	139,10	2,10	1 614	15,0	9,36	1,55	20 965,7	3 895	11,1	
"	"	niedererzgebirg.	19,0	963,0	50,10		—	3 800	143,00	2,00								
		obererzgebirg.	341,7	13 052,7	38,30		—	55 000	115,07	3,10								
			149 173,1	5 179 646,3		8 400	—	25 412 500			57 539	8,5						

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr	5. Kosten der Anschaffung Thlr	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok Ctr.	6. mit Wasser und Cok Ctr.	7. Durchmesser des Cylinders innenliegenden engl. Zoll	7. aussenliegenden engl. Zoll	8. Kolbenhub engl. Zoll	9. Feuerfläche englische □Fuss	10. Rostfläche englische □Fuss	11. Durchmesser der Treibräder engl. Zoll	12. Zahl der Räder überhaupt	12. gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs engl. Zoll	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch Zoll-Pfd.	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
																A. Staats-			
Uebertrag	46				627 879,44														
	47.	Bavaria	Hartmann in Chemnitz	1854	13 800,00	517	585	—	16	24	1 100	13,5	60	6	4	2 7/8	100	185	Messing
	48.	Iris	„ „ „	„	13 800,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	49.	Löwe	„ „ „	„	13 800,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	50.	Ostrau	„ „ „	1855	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	3 1/8	108,0	„	„
	51.	Biber	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	2 7/8	100	„	„
	52.	Wallross	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	53.	Leipzig	Borsig in Berlin	„	14 211,33	573	662	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	54.	Zwickau	„ „ „	„	14 211,33	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	55.	Hof	„ „ „	„	14 211,33	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	56.	Drache	Hartmann in Chemnitz	„	14 500,00	517	585	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	57.	Altenburg	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	58.	Werdau	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	59.	Plauen	„ „ „	1856	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	60.	Pleisse	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	61.	Mulde	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	62.	Schwarzenberg	„ „ „	„	15 200,00	546	674	—	15	22	810	9,0	54	„	„	8–10□"	„	148	„
Westliche	63.	Stauchitz	„ „ „	„	14 500,00	517	585	—	16	24	1 100	13,5	60	„	„	2 3/4–5 1/2	108,0	185	„
	64.	Oberlichtenau	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	1 000	„	„	„	„	„	100	164	„
	65.	Ernstthal	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	66.	Hohenstein	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	67.	Erlau	„ „ „	1857	14 500,00	„	„	—	„	„	1 100	„	„	„	„	„	„	„	„
	68.	Lichtenstein	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	69.	St. Egidien	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	—	„
	70.	Hirsch	„ „ „	„	14 553,70	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	2 7/8	„	185	„
	71.	Adler	„ „ „	„	14 553,70	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	72.	Tiger	„ „ „	„	14 553,70	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	73.	Glauchau	„ „ „	1858	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	2 3/4–5 1/2	„	164	„
	74	Schönburg	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	75.	Meerane	„ „ „	„	14 500,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	76.	Gössnitz	„ „ „	„	14 500,00	500	645	—	„	22	850	10 1/4	„	„	„	5 1/4	„	150	„
	77.	Schönbörnchen	„ „ „	„	14 500,00	„	„		„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	78.	Hundert	„ „ „	„	14 200,00	513	560	—	15	„	820	11,5	54	„	„	8□"	„	148	Eisen
	79.	Wiesenburg	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	80.	Hartenstein	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
	81	Aue	„ „ „	„	14 200,00	„	„	—	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
Seitenbetrag	81				1 130 274,5														

Eisenbahnen.

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1859 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Angabe des im Jahre 1859 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt pro Locomotivmeile (Pfund)	26. pro Wagenachsenmeile (Pfund)	27. Angabe des im Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven pro Stück (Thlr)	27. (Ngr)	28. pro Locomotivmeile (Ngr)	29. pro Wagenachsenmeile (Pf)	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1858 zurückgelegten Locomotivmeilen	31. des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1858 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur (Thlr)	31. (Ngr)	32. Anmerkungen
			149 173,1	5 179 646,3		8 400	—	25 412 500			57 830	8,5						
		sächs.-bayersche	2 610,1	170 299,0	65,35	—	—	400 400	135,17	2,07								
Eisen	6¾	obererzgebirg.	140,0	7 766,2	55,40	—	—	28 600	146,07	2,00	1 240	11,0	13,20	2,00	21 583,0	4 192	21,0	
		niedererzgebirg.	31,1	874,5	28,10	—	—	4 000	92,00	3,22								
		sächs.-bayersche	4 549,2	306 489,7	67,37	—	—	863 500	136,10	2,00								
..	..	obererzgebirg.	21,0	1 047,2	49,00	—	—	4 500	154,14	3,00	1 330	26,0	8,00	1,27	18 831,0	3 697	26,7	mit Dampfbremsen.
		niedererzgebirg.	197,0	7 914,3	40,17	—	—	35 000	127,02	3,12								
		sächs.-bayersche	3 228,0	222 062,1	68,70	—	—	630 000	140,20	2,04								
..	..	obererzgebirg.	10,0	525,0	52,30	—	—	2 000	143,00	2,74	1 338	19,0	11,30	1,73	16 699,1	4 370	0,3	
		niedererzgebirg.	234,1	9 356,1	39,85	—	—	43 500	133,03	3,05								
..	6½ u. 7½	sächs.-bayersche	845,7	18 919,0	54,70		—	63 200	131,50	2,40	1 633	9,0	19,07	3,75	11 838,0	2 345	2,0	
		niedererzgebirg.	2 223,1	111 673,3	50,32		—	431 300	139,54	2,90								
		sächs.-bayersche	4 461,0	224 313,4	60,34		—	835 000	134,05	2,00								
..	6⅜	obererzgebirg.	14,2	663,0	47,20		—	2 500	127,12	2,70	1 472	9,0	9,11	1,00	20 510,0	4 600	17,0	
		niedererzgebirg.	344,7	12 646,4	36,00	—	—	61 000	127,34	3,67								
..	..	sächs.-bayersche	3 175,1	140 026,0	44,40	—	—	616 200	139,02	3,17	1 292	4,0	11,03	2,75	16 686,0	3 459	18,3	
		niedererzgebirg.	67,4	1 113,2	16,52	—	—	9 300	99,27	6,01								
..	..	sächs.-bayersche	3 200,0	172 160,5	53,73		—	677 000	152,02	2,00	2 269	16,0	21,40	3,08	14 866,4	2 771	2,0	
		obererzgebirg.	10,0	570,5	57,05	-	—	2 000	161,00	2,52								
		sächs.-bayersche	3 563,0	200 845,0	56,20		—	800 300	105,44	2,07								
..	..	obererzgebirg.	27,0	1 233,0	45,27		—	7 200	191,05	4,20	1 268	21,0	10,31	1,07	15 634,4	2 759	14,7	
		niedererzgebirg.	31,0	1 342,0	43,03		—	11 000	255,20	5,00								
..	..	sächs.-bayersche	5 338,0	321 361,0	60,30		—	1 129 000	152,12	2,53	1 474	10,5	8,33	1,27	14 277,7	2 438	21,7	
		obererzgebirg.	35,0	1 669,0	47,08	-	—	7 500	154,17	3,32								
..	..	sächs.-bayersche	2 499,0	191 005,1	76,41	—	-	473 900	136,02	1,70	903	1,0	10,07	1,41	13 725,4	2 850	15,2	mit Dampfbremsen.
		niedererzgebirg.	39,0	1 470,8	37,72	—	—	5 100	94,00	2,50								
..	..	sächs.-bayersche	2 269,0	126 012,0	55,54	—	—	443 500	140,22	2,50	981	0,7	12,07	2,18	14 792,0	2 910	4,0	
..	..	sächs.-bayersche	4 165,0	183 767,1	44,13	—		901 500	155,70	3,03	1 040	21,7	7,01	1,00	9 697,1	3 009	6,4	
		niedererzgebirg.	106,7	1 884,5	17,01	-		14 000	94,40	5,34								
..	..	sächs.-bayersche	5 094,2	216 894,0	42,50			974 500	137,02	3,25	1 055	23,4	6,20	1,45	18 703,0	2 679	5,4	
		niedererzgebirg.	47,0	997,7	20,01		—	7 500	113,20	5,01								
..	..	sächs.-bayersche	2 590,0	116 069,0	44,83		—	501 800	139,27	3,01	912	19,4	10,30	2,14	13 667,3	2 824	29,0	
		niedererzgebirg.	51,3	1 102,0	21,01		—	7 200	100,07	4,70								
		sächs.-bayersche	3 365,0	203 819,4	60,50		—	642 500	137,28	2,37								
..	..	obererzgebirg.	12,0	652,3	54,18		—	2 500	149,02	2,72	1 990	15,1	17,22	2,01	12 990,5	2 811	11,5	
		niedererzgebirg.	31,0	957,1	30,22		—	5 000	116,02	3,04								
		sächs.-bayersche	28,0	195,7	6,01	—	—	2 500	62,00	9,10								
..	..	obererzgebirg.	2 328,0	81 439,7	34,00	—	—	465 300	101,08	4,12	1 113	10,3	14,20	4,00	4 142,4	1 078	4,8	Tenderlocomotive.
		niedererzgebirg.	2,2	29,0	14,00	—	—	200	72,00	4,07								
..	6½ u. 7½	sächs.-bayersche	462,4	19 845,2	42,00	—	—	84 500	131,07	3,00	1 886	18,0	12,29	2,00	11 334,7	1 641	19,0	
		niedererzgebirg.	4 100,0	175 959,0	42,92	—	—	725 000	126,01	2,00								
..	..	sächs.-bayersche	387,4	21 917,9	56,10	—	—	35 400	65,74	1,10	1 609	2,0	7,70	1,71	8 641,4	1 990	27,4	
		niedererzgebirg.	5 818,0	260 851,3	41,00	—	—	1 121 600	138,00	3,00								
..	..	sächs.-bayersche	288,2	9 035,2	31,25	—	—	46 000	114,53	3,00	1 457	3,1	9,00	1,00	7 313,7	789	14,0	
		niedererzgebirg.	4 552,0	234 149,4	51,40	—	—	860 500	135,10	2,04								
		sächs.-bayersche	2 665,7	128 128,7	48,07		—	513 000	138,40	2,00								
..	..	obererzgebirg.	21,0	776,0	35,02		—	9 500	116,47	3,24	1 187	22,7	7,01	1,72	1 957,0	267	9,3	
		niedererzgebirg.	1 996,0	78 039,4	39,40		—	384 500	138,00	3,34								
..	..	sächs.-bayersche	520,0	16 027,3	30,70	—		81 700	112,00	3,07	1 312	0,3	7,12	1,43	5 565,7	646	12,4	früher „Zwickau" genannt.
		niedererzgebirg.	4 999,-	261 507,7	52,20	—		1 009 300	145,23	2,77								
..	..	sächs.-bayersche	382,0	17 650,0	46,10			78 600	147,70	3,30	1 415	8,5	7,20	1,05	5 812,2	741	19,0	
		niedererzgebirg.	5 402,7	239 921,4	44,41	-		1 024 500	136,02	3,07								
..	..	sächs.-bayersche	421,4	25 550,0	60,20		—	68 500	116,20	1,00	1 681	26,0	7,40	1,30	1 758,0	81	24,0	
		niedererzgebirg.	6 341,0	260 671,0	41,00			1 132 000	128,27	3,07								
..	6¾	sächs.-bayersche	4 717,9	343 493,0	72,44		—	1 069 000	163,22	2,34	1 450	10,0	8,74	1,20	8 263,3	2 198	28,0	
		niedererzgebirg.	261,4	10 253,2	39,56		—	55 500	152,01	3,40								
..	..	sächs.-bayersche	5 028,0	273 927,0	54,40		—	1 000 500	113,00	2,20	1 136	28,2	6,10	1,35	7 650,9	1 362	26,8	mit Dampfbremsen.
..	..	sächs.-bayersche	4 588,0	309 688,0	67,40	1 000	—	948 500	148,04	2,21	1 484	27,0	9,07	1,43	7 501,0	1 337	14,2	
		niedererzgebirg.	18,0	884,0	49,11	—		2 500	99,00	2,00								
	6½ u. 7½	sächs.-bayersche	176,0	7 138,0	40,37	200		35 000	143,33	3,00	1 769	30,0	7,70	1,03	1 323,4	87	27,0	
		niedererzgebirg.	6 714,0	267 614,7	39,85	—		1 274 000	136,50	3,42								
	..	sächs.-bayersche	5,2	152,1	29,02			900	124,02	4,25	1 365	22,0	7,37	1,00	1 163,3	78	0,0	
		niedererzgebirg.	5 590,4	241 820,5	43,00			1 042 100	184,03	3,10								
	.	sächs.-bayersche	176,0	5 160,1	29,20			31 500	128,03	4,30	1 013	8,1	9,00	1,07	1 573,2	91	15,0	
		niedererzgebirg.	3 168,0	157 224,7	49,01	-		628 000	142,30	2,07								
		sächs.-bayersche	59,0	1 115,2	19,12			7 300	87,40	1,30								
	..	obererzgebirg.	41,0	1 590,5	47,00			7 700	135,12	2,07	1 386	18,2	16,03	6,00	852,5	65	11,5	Tenderlocomotiven.
		niedererzgebirg.	2 494,0	60 985,0	24,43			476 500	137,01	5,00								
		sächs.-bayersche	5,1	93,0	18,00	—		800	110,77	6,10	667	13,-	19,00	3,05	1 021,-	167	10,2	
		niedererzgebirg.	1 001,-	52 251,2	52,30			239 700	172,12	3,70								
	6¾	sächs.-bayersche	28,0	773,2	27,65			3 200	80,00	2,00	1 006	5,-	6,00	1,00	2 476,0	368	8,0	
		obererzgebirg.	4 369,1	151 620,7	31,70			603 300	99,70	2,00								
	.	sächs.-bayersche	7,0	225,0	28,02			500	46,10	1,00	467	1,0	6,07	1,00	1 202,4	218	27,0	
		obererzgebirg.	2 083,0	73 351,3	35,04			322 000	110,40	3,14								
		sächs.-bayersche	26,0	686,-	26,01			3 800	105,10	3,00	906	23,-	6,40	1,01	1 627,0	336	12,0	
		obererzgebirg.	4 171,0	139 214,0	33,37			629 200	107,00	3,02								
		sächs.-bayersche	156,0	4 706,0	30,02			19 800	90,02	3,03	1 057	29,0	6,10	2,11	2 013,0	305	28,0	
		obererzgebirg.	4 389,0	151 785,1	34,50			640 700	105,01	3,04								
			293 300,2	12 246 894,8		9 600	—	42 818 400			103 918	29,-						

A. Staats-

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr der Anschaffung	5. Kosten der Anschaffung Thlr.	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok	6. Gewicht der Locomotiven mit Wasser und Cok	7. Durchmesser des inliegenden Cylinders	7. Durchmesser des aussenliegenden Cylinders	8. Kolbenhub	9. Feuerfläche	10. Rostfläche	11. Durchmesser der Treibräder	12. Zahl der Räder überhaupt	12. Zahl der Räder gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
Uebertrag	81				1 130 274,13														
Westliche	82.	Schneeberg	Hartmann in Chemnitz	1856	15 520,00	560	639		15	22	820,5	11,5	51	6	4	3	100	148	Eisen
	83.	Neustädtel	.. .. ..	..	15 520,00	..	..		..	..	..			..	..	..	..	..	..
	84.	Reichenbach	.. .. ..	..	17 200,00	649	740	—	18	24	1 200	11,5	..	..	..	..	..	197	Messing
	85.	Homburg	.. .. ..	..	17 200,00			—	..		..	..	..	..	..	..	—	..	..
	86.	Magdeburg	.. .. ..	..	17 200,00	..			..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	87.	Lindau	.. .. ..	..	17 200,00	..	..	—	..	..		..	..		..	..	..	..	..
	88.	Nürnberg	.. .. ..	..	16 250,00	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	89.	Reuth	.. ..	..	16 250,00				..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..
	90.	Bremen	.. .. ..	..	16 250,00	..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	91.	Frankfurt	.. .. ..	..	16 250,00	..	..			..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	92.	Crimmitzschau	.. .. ..	..	16 250,00	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	93.	Bamberg	.. .. ..	..	16 250,00	..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	94.	Würschnitz	.. .. ..	1857	—	560	645	—	16	22	850	10³/₄	60	..	..	5¹/₄	..	150	..
	95.	Lugau	.. .. ..	..	—	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	96.	Jupiter	.. .. ..	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
			Sa.		1 327 614,33														
Seitenbetrag	96				1 327 614,33														

Eisenbahnen.

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1859 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivenmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivenmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Angabe des im Jahre 1859 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt pro Locomotivenmeile (Pfund)	26. auf Cok reducirt pro Wagenachsenmeile (Pfund)	27. Angabe des im Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven pro Stück (Thlr)	27. (Ngr)	28. pro Locomotivenmeile (Ngr)	29. pro Wagenachsenmeile (Pf)	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1859 zurückgelegten Locomotivenmeilen	31. Angabe des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur (Thlr)	31. (Ngr)	32. Anmerkungen.
			293 300,3	12 246 894,8		9 600	—	52 818 000			102 918	29,4						
Eisen	6½	sächs.-bayersche	29,6	361,1	12,09	—	—	3 600	86,03	7,17	448	25,6	7,36	4,30	—		—	Tendermaschinen
		obererzgebirg.	1 795,0	30 319,0	16,66		—	326 400	130,70	7,74								
„	„	sächs.-bayersche	163,1	8 830,9	23,31		—	34 800	152,44	6,34	320	18,9	7,82	2,70				
		obererzgebirg.	1 063,1	30 608,3	28,70	—	—	217 500	157,40	5,82								
		niedererzgebirg.	3,2	20,6	6,21	—	—	200	45,00	7,20								
„	„	sächs.-bayersche	2 360,1	189 204,1	80,17		—	590 500	190,00	2,25	734	15,8	9,16	1,03	—	—	—	
		niedererzgebirg.	71,2	4 771,9	67,01		—	20 000	202,60	3,02								
„	„	sächs.-bayersche	397,5	27 074,9	68,11		—	95 000	171,04	2,02	556	10,9	7,81	1,00	—			
		niedererzgebirg.	1 740,5	140 611,6	80,70	—	—	400 000	165,11	2,05								
„	„	sächs.-bayersche	2 093,5	166 997,5	79,31		—	507 500	173,00	2,19	696	4,0	9,89	1,36	—	—	—	
		niedererzgebirg.	26,0	1 284,0	19,41		—	3 000	83,00	1,00								
„	„	sächs.-bayersche	1 901,0	148 484,8	74,31		—	492 000	177,31	2,30	715	3,9	10,17	1,45	—	—	—	
„	„	sächs.-bayersche	1 564,7	130 791,0	83,32	500	—	420 500	193,00	2,32	378	11,8	7,16	0,87	—			
		obererzgebirg.	7,0	225,0	30,01		—	1 000	97,10	3,34								
		niedererzgebirg	6,0	—	—		—	500	54,31	—								
„	„	sächs.-bayersche	1 699,0	143 424,1	84,41		—	397 100	168,11	1,00	420	9,6	7,30	0,66	-	—	—	
		niedererzgebirg.	6,0	—	—		—	400	43,00	—								
„	„	sächs.-bayersche	1 200,0	99 235,4	82,01		—	298 100	177,59	2,10	490	18,1	11,73	1,45		—	-	
		niedererzgebirg.	46,2	2 061,1	45,12		—	9 400	116,30	3,28								
„	„	sächs.-bayersche	1 104,3	95 690,7	86,03	--	—	290 100	188,00	2,16	380	10,2	10,37	1,19		—		
		niedererzgebirg.	6,0	—	—		—	400	43,11	—								
„	„	sächs.-bayersche	410,8	31 368,1	76,36	500	—	96 900	170,02	2,14	131	11,6	7,16	1,04	-	—	-	
		niedererzgebirg.	147,0	6 431,1	43,33	—	—	35 600	173,20	3,08								
„	„	niedererzgebirg.	303,0	20 565,1	67,07	—		76 000	179,11	2,66	89	18,9	8,03	1,31	—	—		
„	6¼ u. 7½	sächs.-bayersche	13,0	279,2	21,01	--		1 500	83,00	3,61	1 241	12,7	17,07	7,07	1 017,1	395	24,6	Tenderlocomotiven der chemnitz-wurschnitzer Eisenbahngesellschaft gehörig
		niedererzgebirg.	2 155,0	52 425,3	24,33			122 500	141,11	5,00								
„	„	niedererzgebirg.	2 103,0	79 638,8	37,03	800	—	433 000	148,11	3,07	953	13,7	13,00	3,50	1 418,7	253	3,6	
		sächs.-bayersche	1 675,0	115 462,2	68,00	—	--	352 000	151,01	2,00	245	13,1	4,30	0,04			—	Diese Maschine war von der zittau-reichenberger Eisenbahn hierher geliehen
			317 504,2	13 768 040,8	43,36	11 400	—	58 373 500 = 41 995 323 ℔ Cok reducirt im Verhältniss 139 : 100	132,10	3,05	110 721	16,1	10,66	2,01				
											im Durchschnitt 1 153	10,3						
			und zwar:															
			191 514,1	9 018 285,0	47,66	8 000	—	35 729 100	134,56	2,01	auf der sächsisch-bayerschen Staatsbahn.							
			24 138,5	841 829,3	34,66	—	—	4 155 400	123,03	3,51	auf der obererzgebirgischen Staatsbahn.							
			101 852,0	3 907 925,7	38,37	3 400	—	18 489 000	130,63	3,66	auf der niedererzgebirgischen Staatsbahn.							
			im Durchschnitt auf jede der 96 Locomotiven: 3 307,4	143 417,1														
			317 504,2	13 768 040,0		11 400	—	58 373 500			110 721	16,1						

Benennung der Bahnen	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr der Anschaffung	5. Kosten der Anschaffung Thlr.	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok Ctr.	6. mit Wasser und Cok Ctr.	7. Durchmesser des liegenden Cylinders engl. Zoll	7. stehenden Cylinders engl. Zoll	8. Kolbenhub engl. Zoll	9. Feuerfläche englische □Fuss	10. Rostfläche englische □Fuss	11. Durchmesser der Treibräder engl. Zoll	12. Zahl der Räder überhaupt	12. gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs engl. Zoll	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch Zoll-Pfd.	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
A. Staats-																			
Uebertrag	96				1 327 614,55														
	1.	Germania	Stephenson in New-Castle	1845	12 300,00	392	442	—	14	22	850	9	60	6	4	3—4½	75	148	Eisen
	2.	Dresden I.	..	..	12 300,00			—	..	..	..	..	..	..	—	..	..	..	..
	3.	Lusatia *	..	..	12 300,00	..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	4.	Saxonia	..	..	12 300,00	..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	5.	Bautzen	..	..	12 300,00	..	..		..	..	—	..	..	..	..	..	—	..	..
	6.	Görlitz *	..	..	12 300,00	..	..	—	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..
	7.	Stephenson *	..	1846	12 300,00	..	..		..	..			..	..	..	..	..	..	..
	8.	Silesia *	..	..	12 300,00	..	..		..	..	..		..	..	..	..	..	..	..
	9.	Radeberg *	..	..	12 300,00	..	..		..	..	..	..	..	..	—	..	..	—	..
	10.	Bischofswerda	..	..	12 300,00	..	..	—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	11.	Löbau *	..	..	12 300,00	..	..		14,5	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	12.	Reichenbach *	..	..	12 300,00	..	..		..	..	..	..	..	..	—	..	..	—	..
	13.	Dresden II.	Cockerill in Seraing.	1847	15 200,00	398	460		14		772	10,5	..	—	—	2⅝	70	117	Messing
	14.	Saxonia	Hartmann in Chemnitz	1848	14 900,00	450	520	—	..	—	907	11,3	..	..	..	2½	..	150	..
	15.	Germania II.	..	..	14 800,00	..	..		..	—	974	..	..	..	..	2⅝	..	..	..
	16.	Pirna	..	..	14 700,00	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	17.	Elbe	..	..	14 400,00	..	..	—	..	..	907	..	..	..	..	..	..	..	..
	18.	Königstein	..	1850	13 000,00	..	..	—	..	..	974	..	..	..	..	..	..	..	..
	19.	Hartmann	..	..	13 000,00	..	..		..	..	..	11,0	..	..	..	2½	..	..	..
	20.	Phönix	..	..	10 200,00	390	450		..	..	638	9,3	..	—	..	..	..	108	..
	21.	Borussia	Stephenson in New-Castle	..	13 250,00	410	480	—	15	..	868	10,7	..	..	..	3½—1¾	75	128	Eisen
	22.	Austria *	..	..	13 250,00	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	23.	Bohemia	Hartmann in Chemnitz	1851	12 900,00	450	520		14	..	974	11,0	..	—	..	2½	70	150	Messing
	24.	Austria	..	..	12 900,00	..	..		..	..	..	..	..	—	..	2⅝	..	..	..
	25.	Wien	Stephenson in New-Castle	..	8 620,00	330	390	13		18	573	11,0	..	—	—	3	..	127	Eisen
	26.	Breslau	Wöhlert in Berlin		14 119,13	462	560		16	24	915	12,0	..	..	4	3—4½	100	183	..
	27.	Wöhlert *	..	..	14 119,13	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	28.	Hartmann	Hartmann in Chemnitz	..	14 127,33	446	530		..	..	849	..	..	—	..	3½—1¾	..	185	..
	29.	Leipzig	..	..	14 127,33	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	30.	Spree	..	1856	14 500,00	500	615		..	..	1 007	13,5	..	..	..	3½—6	..	161	..
	31.	Neisse	..	..	14 500,00	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	32.	Bastei	..	..	14 500,00	586	701		..	..	1 100	..	..	..	..	2¾—5½	..	179	Messing
	33.	Lilienstein	..	..	14 500,00	580	625		..	..	1 007	..	..	..	..	3—6	..	161	Eisen
	34.	Hohenstein	..	1857	14 500,00	585	700		..	..	1 000	..	..	..	..	2¾—5½	..	..	Messing
	35.	Pillnitz	..	1858	14 500,00	580	625		..	..	1 007	..	..	..	..	3½ u. 6	..	..	Eisen
	36.	Gravenstein	..	..	14 500,00	600	615		..	..	..	..	..	..	..	..	..		..
	37.	Friedland	..	..	14 500,00	..	..		..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	—
	38.	Hartmann		—				—	—	—				—		—		—	—
	39.	Hamoverstein																	
	40.	Saturn																	
	41.	Jupiter		—															
	42.	Mars		—															
	43.	Nepton																	
Oestliche			Su.		491 243,[illegible]														
Summa von A.	139				1 818 857,[illegible]														

Eisenbahnen.

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1859 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Angabe des im Jahre 1859 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt per Locomotivmeile (Pfund)	26. per Wagenachsmeile (Pfund)	27. Angabe des im Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven: per Stück (Thlr.)	27. (Ngr.)	28. per Locomotivmeile (Ngr.)	29. per Wagenachsmeile (Pf.)	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1859 zurückgelegten Locomotivmeilen	31. Angabe des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur (Thlr.)	31. (Ngr.)	32. Anmerkungen
			317 504,1	13 768 040,0		11 400		58 373 500			110 721	16,1						
Eisen	5³/₄ u. 7¹/₁₆	sächs.-schlesische	4 400,2	109 778,0	24,95	108 350	—	665 500	151,66	6,08	782	21,7	5,33	2,34	49 472,2	15 433	17,6	
		sächs.-böhmische	4 214,9	104 290,0	24,74	100 400	—	594 600	141,11	5,69	1 021	12,0	7,23	2,04	52 199,2	12 725	11,6	
..	..	sächs.-schlesische	265,6	7 002,0	26,38	6 600	—	29 600	136,30	5,66								
..	.	..	3 313,7	80 759,2	24,37	87 000	—	435 310	157,44	6,48	1 041	1,3	9,30	3,67	44 372,1	13 642	2,1	Die mit * bezeichneten Locomotiven haben ausser den hier verzeichneten Meilen noch zusammen 1261 Locomotivmeilen mit 10721 Achsmeilen als Vorspann auf der Löbau-Zittauer Bahn zurückgelegt, indess sind diese bei den Reparaturkosten Durchschnittsberechnungen mit berücksichtigt.
.	..	..	4 422,0	112 152,7	25,36	106 100		538 700	115,00	5,75	1 217	7,3	8,96	3,23	51 440,3	15 078	20,4	
.	..	..	5 355,2	136 407,7	25,47	123 350	—	623 900	130,22	5,66	645	23,4	3,63	1,63	45 047,0	13 845	20,7	
.	.	..	3 487,0	90 568,7	25,96	85 850	—	429 470	117,20	5,70	830	7,7	6,06	2,11	44 107,2	13 320	29,1	
.	.	..	4 219,5	112 896,0	26,56	101 790	—	508 900	144,72	5,43	719	22,6	4,05	1,91	41 876,1	12 697	25,0	
.	..	..	4 151,0	110 595,1	26,63	98 830		494 130	142,80	5,31	950	14,8	6,03	2,57	45 706,3	12 518	9,7	
.	.	..	4 137,5	110 675,0	26,76	95 720		478 610	138,60	5,10	895	17,1	5,94	2,04	45 920,3	13 081	8,0	
.	..	..	4 108,0	103 206,7	25,13	101 950		510 100	149,00	5,03	800	16,6	5,93	2,31	48 851,3	13 891	10,2	
.	..	..	3 241,0	82 132,0	25,33	79 050	—	395 150	116,30	5,73	801	27,0	7,31	2,03	43 975,8	14 892	21,4	
.	..	..	2 307,4	63 153,0	27,37	58 500	—	292 900	153,30	5,57	648	4,0	8,06	3,08	40 620,3	10 541	5,7	
.	7	sächs.-böhmische	3 791,9	103 497,2	27,29	93 800	32 100	390 600	123,91	4,53	2 453	19,2	19,61	7,11	21 068,0	9 436	0,9	
.	..	..	1 690,1	37 825,0	22,36	48 650	179 500	102 650	138,61	6,14	2 226	19,7	39,75	17,06	33 081,5	7 135	19,6	
Gussstahl	..	..	4 309,0	110 562,5	25,61	110 550	137 600	311 100	119,60	4,07	905	12,6	6,24	2,02	36 997,9	8 021	15,5	† Die Vorderachsen sind von Eisen.
Eisen	..	..	4 061,6	103 902,1	25,56	112 700	197 600	379 500	143,07	5,50	745	29,1	5,00	2,14	30 526,1	7 963	8,4	
.	..	..	3 177,2	91 206,3	28,76	85 350	54 750	294 500	127,31	4,01	1 516	0,9	14,01	4,36	35 188,7	7 262	18,7	
Gussstahl	..	..	5 218,7	144 000,7	27,64	137 000	118 700	528 350	137,74	4,06	418	16,1	2,33	0,83	50 795,2	7 900	27,0	Desgleichen.
Eisen	..	..	4 491,1	120 159,0	26,73	123 550	177 250	388 750	131,03	4,73	505	10,1	3,73	1,01	28 461,0	5 051	10,4	‡ Diese Maschine ist Gehülfe, meist nur Stationsdienst.
.	..	..	19,0	780,7	41,09	7 250	208 150	60 000	—	—	685	1,6	—	—	6 165,1	3 562	27,3	
.	5³/₄ u. 7¹/₁₆	sächs.-schlesische	4 621,3	116 813,3	25,84	116 400	—	589 600	156,15	6,07	1 306	13,3	9,07	3,51	31 863,0	9 760	4,0	
	..	..	4 138,4	110 742,7	26,70	100 500	—	502 900	145,05	5,47	1 180	19,2	8,16	3,20	29 715,0	9 456	19,8	
	7	sächs.-böhmische	3 415,4	85 940,2	25,16	86 700	89 350	250 100	122,00	4,05	1 676	19,0	11,72	5,03	32 750,0	4 657	10,5	
	..	..	5 088,0	140 744,3	27,66	125 800	122 950	402 000	114,10	4,14	874	11,3	5,15	1,90	30 177,1	5 151	25,1	
	6¹/₂	..	443,0	15 964,0	36,04	700	2 450	56 000	130,49	3,06	117	12,6	7,74	2,00	9 192,5	2 187	21,4	
Gussstahl	4³/₄ u. 6¹/₂	sächs.-schlesische	1 505,0	81 322,9	54,00	56 400	—	293 100	232,13	4,70	1 167	5,0	23,30	4,36	15 082,0	5 704	20,1	
	..	..	1 601,5	72 218,0	45,06	54 570	—	272 800	204,45	4,53	1 088	14,7	20,30	4,52	13 742,6	6 079	19,1	
.	5³/₄ u. 6³/₁₆	..	1 382,0	59 785,0	43,03	57 100	—	298 700	259,60	5,23	817	26,0	17,06	4,10	12 933,4	6 516	28,5	
Eisen	..		1 884,0	114 223,0	60,03	75 600		382 300	243,05	4,00	1 193	10,9	18,67	3,16	14 963,6	6 498	9,0	
..	5³/₄ u. 7		1 743,0	114 456,0	65,05	73 600	—	372 300	253,02	3,00	1 046	20,3	17,60	2,73	8 728,0	3 187	1,6	
..	..	.	3 336,3	250 079,1	74,03	123 900	—	621 300	223,05	2,06	1 410	2,0	12,05	1,73	10 782,0	2 791	12,5	
	6¹/₂ u. 7¹/₂	sächs.-böhmische	2 133,0	154 898,0	72,00	60 900	45 100	363 700	208,32	2,07	1 906	10,6	26,60	3,06	8 232,3	1 630	25,6	
.		sächs.-schlesische	14,7	922,0	62,70	1 100		5 500	418,30	7,13								
	7	sächs.-böhmische	2 901,8	219 058,8	75,46	73 050	102 450	543 000	228,20	3,02	192	23,0	5,20	0,73	6 083,3	1 924	17,6	
	6¹/₂ u. 7¹/₂	..	2 001,0	157 952,5	78,66	57 850	260 500	821 900	248,01	3,13	494	1,0	7,40	0,03	2 697,6	1 385	19,4	
	5³/₄ u. 7.	..	3 041,0	249 977,7	82,18	27 850	76 500	606 500	249,45	3,04	631	22,5	6,13	0,75	1 652,2	751	11,4	
		sächs.-schlesische	3 195,0	224 185,2	70,13	121 700	—	617 000	231,64	3,20	625	17,6	5,00	0,04	4 850,2	741	4,4	
	..	sächs.-böhmische	407,0	39 480,0	96,00	18 350	600	70 800	219,60	2,23								
..	..	sächs.-schlesische	2 797,9	222 709,3	79,06	103 900	—	528 100	225,00	2,03	896	6,6	9,01	1,26	4 695,7	728	19,4	
		sächs.-böhmische	733,8	76 384,6	104,17	18 200	3 950	119 800	231,33	2,23		—	—	—	—	—	—	Der zittau-reichenberger Eisenbahngesellschaft gehörig, die Reparaturkosten für diese Maschinen sind in der Miethentschädigung mit inbegriffen.
		sächs.-schlesische	3,0	—	—	200	—	1 000	400,00	—	—	—	—		—	—	—	
		..	553,7	41 378,2	74,73	19 930	—	98 630	214,12	2,07	—	—	—		—	—	—	
		..	823,0	63 676,0	77,37	32 190	—	160 970	234,70	3,03	—	—	—		—	—	—	
		..	560,0	40 323,0	72,00	21 300	—	109 500	233,16	3,24	—	—	—	—	—	—	—	
		..	1 015,3	82 441,7	81,70	38 900	—	197 100	252,40	2,03	—	—	—	—	—	—	—	
			123 636,6	4 671 109,3	37,70	3 339 090	1 809 100	16 204 010	161,05	4,33	37 007	16,3	9,10	2,33				
							= 814 095 B Cok	= 16 204 010 B Cok			im Durchschnitt 1000	6,3						
							reducirt im Verhältniss 20 : 9	1 : 1										
						und zwar:												
			47 179,0	1 859 323,7	39,44	1 194 350	1 809 100	5 378 900	156,30	3,03	auf der sächsisch-böhmischen Staatsbahn.							
			76 457,6	2 811 785,6	36,78	2 144 740	—	10 825 110	170,06	4,06	auf der sächsisch-schlesischen Staatsbahn.							
			im Durchschnitt auf jede der 43 Locomotiven 2 875,3	108 630,6														
			441 111,1	18 439 149,3		3 350 490	1 809 100	74 577 510			117 729	2,3						

B. Privat-

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr der Anschaffung	5. Kosten der Anschaffung Thlr.	6. Gewicht der Locomotiven ohne Wasser und Cok Ctr.	6. mit Wasser und Cok Ctr.	7. Durchmesser des Cylinders innen liegenden engl. Zoll	7. aussen liegenden	8. Kolbenhub engl. Zoll	9. Feuerfläche engl. □Fuss	10. Rostfläche □Fuss	11. Durchmesser der Treibräder engl. Zoll	12. Zahl der Räder überhaupt	12. gekuppelt	13. Durchmesser des Ausblaserohrs engl. Zoll	14. Dampfdruck pro □Zoll englisch Zoll-Pfd.	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
Leipzig-dresdener	1.	Simson	Rothwell in Warringthon	1839	11000			12	—	18	451	10.2	60	6	2	2 1/2	54.4	125	Messing
	2.	Leipzig	Hawthorn in New Castle	1846	11000			—	14	22	654	10.3	..	..	4	3 1/4	61.3	114	..
	3.	Riesa	.. .. ..	..	11000			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	4.	Oschatz	Borsig in Berlin	1847	12000			—	15	24	795	7.3	..	..	..	3	68.0	131	..
	5.	Wurzen	.. .. ..	..	12000			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	6.	Berlin	.. .. ..	1848	11500			—	13	20	592	..	..	..	2	2 3/4	..	119	..
	7.	Elbe	.. .. ..	..	11500			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	8.	Mulde	.. .. ..	1849	11500			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	120	..
	9.	Meissen	.. .. ..	..	11500			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	10.	Hayn	.. .. ..	..	11500			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	11.	Zwickau	Hartmann in Chemnitz	..	11300			—	..	..	597	8.2	..	..	..	..	..	121	..
	12.	Chemnitz	.. .. ..	..	11300			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	13.	Hartmann	.. .. ..	..	11300			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	14.	Komet II.	Borsig in Berlin	1852	11800			—	15	21	867	10.5	54	..	4	3 5/8	72.1	143	..
	15.	Blitz II.	.. .. ..	..	11800			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	16.	Windsbraut II.	.. .. ..	..	11800			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	17.	Faust II.	.. .. ..	..	11800			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	18.	Wien	.. .. ..	1854	11900				14	20	725	9.7	66	..	2	3	81.0	..	..
	19.	Hamburg	.. .. ..	..	11900				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	20.	Bremen	.. .. ..	..	11900				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	21.	Cöln	.. .. ..	..	11900				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	22.	Frankfurt	.. .. ..	1856	12950				15	21	867	10.5	54	..	4	3 5/8	72.0	..	..
	23.	Harburg	.. .. ..	..	12950				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	24.	Saxonia II.	Hartmann in Chemnitz	..	13550				..	20	921	11.3	72	..	2	3 1/4	90.7	178	..
	25.	Prag	.. .. ..	..	13550				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	26.	Breslau	.. .. ..	1857	13550				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	27.	Braunschweig	Borsig in Berlin	..	13400				..	24	867	10.5	54	..	4	3 5/8	72.0	143	..
	28.	Hannover	.. .. ..	..	13400				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	29.	Amsterdam	.. .. ..	..	13550				..	20	920	10.8	72	..	2	3 3/4	90.7	182	..
	30.	Stettin	.. .. ..	..	13550				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	31.	Triest	.. .. ..	..	13550				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	32.	Dresden II.	.. .. ..	1858	13700			—	..	21	872	10.5	54	..	4	3 5/8	72.0	143	..
	33.	Basel	.. .. ..	..	13700			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	34.	Borsig	.. .. ..	..	13700				..	20	920	10.3	72	..	2	3 1/4	90.7	182	..
	35.	Rhein	.. .. ..	..	13700				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	36.	Donau	.. .. ..	..	13700				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	37.	Weser	.. .. ..	..	13700			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	38.	München	.. .. ..	..	13950			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	39.	Posen	.. .. ..	..	13950			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	40.	London	.. .. ..	..	13950				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	41.	Görlitz	.. .. ..	..	13950				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	42.	Zurich	.. .. ..	..	13950				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	43.	Oder	.. .. ..	1859	13700				..	24	872	10.5	54	..	4	3 5/8	80	143	..
	44.	Main	.. .. ..	..	13700				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	45.	Neckar	.. .. ..	..	13700				..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	46.	Saale	.. .. ..	..	13700			—	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
			Sa.		583950														
Seitenbetrag	46				583950														

Eisenbahnen.

16. Material der Achsen	17. Durchmesser der Achsen in der Nabe, innere Kante (engl. Zoll)	18. Im Jahre 1859 wurden zurückgelegt: auf der Bahn	19. Locomotivenmeilen	20. Wagenachsenmeilen	21. Auf eine Locomotivenmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	22. Ausgabe des im Jahre 1859 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok (Pfund)	23. Braunkohlen (Pfund)	24. Steinkohlen (Pfund)	25. auf Cok reducirt pro Locomotivenmeile (Pfund)	26. pro Wagenachsenmeile (Pfund)	27. Ausgabe des im Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven: pro Stück (Thlr.)	27. (Ngr.)	28. pro Locomotivenmeile (Ngr.)	29. pro Wagenachsenmeile (Pf.)	30. Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1858 zurückgelegten Locomotivenmeilen	31. Angabe des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1858 entstandenen Aufwandes der Locomotiven-Reparatur (Thlr.)	31. (Ngr.)	32. Anmerkungen.
Eisen	5	Leipzig-dresdener	—			25 800				—	1	4.0			61 537.0	11 954	28.4	
..	5¹/₂	..	11.0	351.1	32.33	1 500		600	172.74	5.37	81	27.1	223.57	69.31	48 507.1	11 166	1.5	
..	..	—	251.0	5 426.5	21.00	22 200		14 100	125.00	5.73	3	7.4	0.50	0.40	50 654.1	13 976	17.4	
..	4³/₄	—	960.1	29 255.5	30.70	77 700	—	48 600	115.63	3.40	2 435	20.7	76.12	21.77	60 917.0	11 557	0.7	
.	..	—	2 798.0	79 867.0	28.55	302 500	—	88 200	129.12	4.32	1 128	18.4	12.10	4.36	57 192.0	13 713	22.4	
..	..	.	624.0	14 849.0	23.80	65 700		13 500	119.11	5.03	52	19.1	2.53	1.08	51 277.0	9 341	7.1	
	..	—	1 996.0	48 894.7	24.50	208 300	—	36 900	116.14	4.42	121	4.4	1.42	0.10	46 738.1	9 476	24.5	
.	..	—	2 390.0	67 328.5	28.17	208 200	—	103 500	115.04	4.12	494	25.1	6.31	0.22	54 007.0	9 080	21.4	
.	.	—	2 355.5	58 129.0	21.09	228 500	—	97 500	124.61	5.65	162	1.1	2.08	0.45	50 924.0	8 273	0.4	
.	..	—	2 745.0	70 586.0	25.71	261 000		107 400	121.10	4.71	957	13.0	10.10	4.02	52 227.7	8 371	3.4	
..	5¹/₂	—	920.2	21 498.0	23.15	129 000		—	140.32	6.00	56	5.5	1.40	0.72	44 943.0	8 887	17.0	
..	..	..	227.0	5 856.7	25.80	32 300		12 000	177.23	6.39	82	12.1	10.80	4.17	13 190.5	10 259	17.1	
..	..	.	588.5	16 143.0	27.43	61 800		8 400	114.63	4.56	80	11.0	1.10	1.19	45 201.1	9 111	13.4	
..	4³/₄	—	2 001.0	172 224.5	86.07	169 200		302 100	185.31	2.59	274	4.0	3.20	0.14	25 234.5	5 661	25.8	
—	..	—	1 350.0	110 097.5	81.55	150 000	—	160 800	190.2	2.30	172	10.1	3.53	0.12	29 131.0	6 901	11.7	
.	..	—	2 286.0	192 176.0	81.07	178 300	—	369 900	185.07	2.31	176	9.7	2.31	0.30	26 101.5	6 757	6.4	
.	.	—	1 240.5	103 923.0	83.70	135 900	—	170 700	200.64	2.33	183	21.1	4.10	0.33	26 553.0	6 054	17.5	
	5¹/₂	—	2 208.5	66 897.0	30.20	196 900		110 700	122.40	4.05	1 278	7.2	17.30	5.75	23 279.1	2 612	5.3	
.	..	—	3 660.5	104 124.1	28.40	371 100	—	140 400	127.70	4.19	331	20.8	2.72	0.05	20 095.0	3 025	7.7	
.	..	..	4 426.0	121 367.3	27.42	406 100		173 400	118.36	4.31	219	2.1	1.40	0.74	20 865.2	3 146	0.4	
..	..	..	2 919.0	81 504.7	27.03	210 900		135 600	103.73	3.30	1 001	1.5	10.30	3.00	24 741.0	1 704	8.2	mit Kirchweger'schem Condensations-Apparat.
..	4³/₄	..	4 780.0	427 550.5	89.65	270 300		879 600	179.33	2.00	140	3.4	2.70	0.31	10 495.0	996	27.0	
—	..	..	2 368.0	208 074.0	87.07	142 800		428 100	180.63	2.63	296	12.4	3.70	0.43	10 525.1	2 151	26.0	
..	5¹/₂	..	4 593.0	133 447.1	29.00	419 100		148 200	112.71	3.50	211	8.0	1.54	0.19	8 274.0	1 758	8.7	
	.	..	3 874.0	110 494.5	28.51	409 800		167 700	131.60	4.72	219	8.4	1.03	0.28	8 383.0	1 085	22.5	
		..	3 985.8	118 087.3	29.03	415 100	—	170 700	132.73	4.40	295	16.0	2.17	0.76	8 442.0	1 288	21.0	
.	4³/₄	..	3 198.0	295 721.5	92.01	110 100	—	694 500	179.30	1.02	591	0.0	5.17	0.50	8 192.5	820	2.0	
	..	—	1 669.1	151 867.7	91.01	90 900	—	347 700	191.00	2.00	294	2.0	5.13	0.37	6 933.0	867	14.5	
	6	—	4 028.1	114 806.0	28.50	410 200		123 600	122.20	4.10	252	3.2	1.00	0.30	6 016.5	595	15.0	
..	..		3 708.5	106 620.0	28.71	354 900	—	128 100	118.70	4.33	357	16.0	2.00	1.31	6 161.1	556	21.3	
..	..	.	4 112.5	119 386.5	29.03	324 000	—	160 500	104.01	3.01	373	2.	2.77	0.04	5 988.2	559	12.6	
..	4³/₄	—	4 587.5	414 258.0	90.30	218 700		894 300	177.03	1.00	320	25.0	3.00	0.33	3 807.7	225	1.7	
..	..	.	3 386.5	287 705.5	86.71	215 500		635 100	191.31	2.12	250	25.0	2.15	0.30	3 120.0	332	18.4	
..	6	—	4 020.0	116 736.5	29.00	371 400	—	154 800	118.00	4.07	277	27.4	2.07	0.91	3 187.0	196	6.4	
.		—	4 656.0	126 087.3	27.04	431 300	—	155 400	114.01	4.20	290	27.7	1.33	0.00	3 443.0	173	7.1	
.	—	..	4 050.0	120 275.7	29.70	409 200	—	115 800	125.00	4.31	293	16.3	2.10	0.71	3 541.0	211	0.0	
		—	4 630.0	126 042.0	27.13	438 000		189 900	121.00	4.40	195	22.0	1.32	0.47	3 404.0	190	21.1	
		.	4 688.5	129 729.7	27.07	499 000	—	185 000	133.00	4.70	228	5.1	1.10	0.33	1 764.5	180	11.0	
	.	..	4 119.5	119 064.7	29.03	409 200		156 900	124.70	4.21	262	17.3	1.00	0.07	1 636.0	150	18.7	
	.		4 356.0	119 476.0	27.43	466 200		162 300	131.00	4.01	263	1.3	1.01	0.06	1 788.0	184	11.0	
	.		3 177.5	92 724.7	29.10	300 900		101 100	115.03	3.07	276	17.0	2.01	0.00	601.0	159	20.2	
.	..	—	3 008.5	100 050.0	27.71	341 100		145 800	121.40	4.17	581	4.1	3.03	1.34	2 061.5	171	29.1	
—	4³/₄		3 535.5	315 810.5	94.11	111 300	—	505 000	174.30	1.02	343	10.8	3.07	0.43	—	—	—	
	..	—	2 575.0	229 794.0	89.70	99 500		480 000	102.01	1.02	500	11.0	3.50	0.30	—	—		
	..	—	3 448.0	310 295.1	89.09	127 800	—	714 300	175.27	1.04	223	11.0	1.05	0.32				
—	..	—	2 596.5	241 480.5	93.07	102 000		531 900	176.30	1.00	626	7.5	7.10	0.20				
			129 429.5	6 009 751.0	46.43	10 937 600	—	10 697 400 = 7 131 600 Ctr. Cok reducirt im Verhältniss 150 : 100	133.01	3.04	17 082	13.7	3.00	0.55				
			im Durchschnitt auf 1 Locomotive: 2 813.7	130 646.1							im Durchschnitt 371	10.7						
			129 429.5	6 009 754.8		10 937 600	—	10 697 400			17 082	13.7						

B. Privat-

Benennung der Bahnen.	1. Laufende №	2. Name der Locomotiven	3. Firma der Fabriken, welche die Locomotiven geliefert haben	4. Jahr der Anschaffung	5. Kosten der Anschaffung	6. Gewicht der Locomotiven ohne und mit Wasser und Coak		7. Durchmesser des Cylinders	8. Kolbenhub	9. Feuerfläche	10. Rostfläche	11. Durchmesser der Treibräder	12. Zahl der Räder		13. Durchmesser des Ausblaserohrs	14. Dampfdruck pro □ Zoll	15. Zahl der Siederöhren	15. Material der Siederöhren
Uebertrag	46				583 950													
Alberts-Bahn	1.	Hartmann	Hartmann in Chemnitz	1855	11 400	520	580	15	21	1 005	12	54	6	6	5	105	170	Eisen
	2.	Glückauf	.. .. ..		11 400	..		..	..	.		..	..	.	..	..	..	..
	3.	Tharandt	.. .. ..		11 400	.		..	..	.	.	..	..	..	..	..	..	..
	4.	Friedrich August	Beyer in Dresden		10 500	400	400	11	22	650	9	60	..	4	.	90	107	Messing
	5.	Steiger	Hartmann in Chemnitz	1857	11 500	340	130	15	18	550	7.5	58	8		4½	105	113	Eisen
	6.	Elbe	. . .	..	11 500	..	..				..	..	..	.	.	..	.	.
	7.	Windberg	.. ..	..	11 500	..	..				..	..					..	..
	8.	Freiberg	.. .. .	..	11 500		..				.	..	..		..	..	..	..
			Sa.		98 000													
Löbau-zittauer	1.	Oybin	Cockerill in Seraing	1847	14 698.04	398	450	14	28	863	9.6	60	6	4	3¼	75	117	Eisen
	2.	Bohemia	. .		14 698.04	..			.		..	..	..	..	.	.	..	..
	3.	Zittau			14 698.04	..	..		.	.	..	..	.	..	.	..	.	.
	4.	Reichenberg	. .		14 698.11	..	.		..	..	..	..	.	.	.	.	..	.
	5.	Hammerstein	Hartmann in Chemnitz	1850	14 296.??	560	615	16	21	1 067	13.30	..		.	3½–4	100	164	
	6.	Hartmann																
	7.	Saturn																
	8.	Jupiter																
	9.	Mars																
	10.	Neptun																
			Sa.		75 068.20													
Summa B.	64				755 468.20													
Summa A.	139				1 818 857.01													
Summa	203				2 573 896.10													

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.		28.	29.	30.	31.		32.
Material der Achsen	Durchmesser der Achsen an der Nabe, innere Kante	Im Jahre 1859 wurden zurückgelegt auf der Bahn	Locomotivenmeilen	Wagenachsenmeilen	Auf eine Locomotivmeile berechnen sich durchschnittlich Wagenachsenmeilen	Angabe des im Jahre 1859 von den Locomotiven einschliesslich des Reserve- und Stationsdienstes verbrauchten Heizmaterials: Cok	Braunkohlen	Steinkohlen	mit Cok gerechnet pro Locomotivmeile	pro Wagenachsenmeile	Angabe des im Jahre 1859 entstandenen Aufwandes für sämmtliche Reparaturen der Locomotiven pro Stück		pro Locomotivmeile	pro Wagenachsenmeile	Angabe der seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1858 zurückgelegten Locomotivmeilen	des seit der Anschaffung bis mit dem Jahre 1858 entstandenen Aufwandes für Locomotiven-Reparatur		Anmerkungen.
	engl. Zoll					Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr.	Ngr.	Ngr.	Pf.		Thlr.	Ngr.	

Eisenbahnen.

			129 120,3	6 009 754,0		10 567 600		10 027 400			17 086	13,7						
Eisen	7	Alberts-Bahn	3 311,0	88 952,0	26,87	320 000		83 710	107,39	3,60	273	1,0	2,67	0,18	9 975,5	1 543	16,5	
"	"	"	2 983,0	80 827,0	27,11	291 300		79 230	108,40	4,02	236	1,0	2,38	0,40	9 248,0	1 441	17,0	
"	"		2 421,1	68 118,0	28,30	247 000		67 370	111,80	4,02	476	18,5	5,00	2,10	10 225,0	1 430	14,0	
"	"		680,1	19 866,0	29,22	38 575		40 170	81,37	2,74	167	16,1	7,20	2,55	1 478,0	1 150	7,2	
"	4 u. 5½	—	3 255,0	53 940,0	16,57	7 900		280 720	36,11	2,17	1 090	6,0	9,77	5,30	4 000,0	820	5,1	[illegible]
"	"	"	2 806,0	43 635,0	15,55	7 308	—	208 002	33,70	2,17	680	11,5	7,33	4,72	5 362,0	599	28,0	[illegible]
"	"	"	4 125,0	66 835,0	16,20	6 558		330 213	35,30	2,19	800	18,0	5,07	3,07	5 075,0	789	11,0	[illegible]
"	—	—	4 045,0	68 318,0	16,89	13 109		346 345	39,35	2,30	455	27,0	3,00	2,01	1 218,0	24	7,0	
			23 636,0	490 791,0	20,80	991 750		1 415 760	64,01	3,10	4 164	12,5	5,20	2,35				
			im Durchschnitt auf jede der 8 Locomotiven					= 595 469 Œ Cok (ebenfalls im Verhältniss 100 : 42,06)			im Durchschnitt							
			2 954,5	61 348,9							520	16,0						
Eisen	5[illegible] u. 6[illegible]	Löbau-Zittauer	129,0	3 055,9	23,56	4 400		17 628	169,07	7,20	2 532	0,2	366,07	162,45	29 051,3	8 689	19,4	Diese Maschinen haben ausserdem noch [illegible] Locomotiv-Meilen mit [illegible] Achs-Meilen auf der [illegible] Bahn zurückgelegt und [illegible] bei den [illegible] Durchschnittsberechnungen nicht berücksichtigt.
"	—		1 515,9	143 948,0	31,00	126 238	—	629 598	167,30	5,75	441	14,0	2,44	0,60	28 447,2	8 974	4,5	
"	"		2 663,0	88 274,2	33,10	75 730		375 779	169,53	6,11	471	8,4	5,22	1,30	19 256,7	10 004	21,3	
	"		110,9	2 260,0	20,39	3 875		19 829	213,74	10,40	612	4,1	68,20	44,30	29 097,3	10 984	11,1	
"	5¹ u. 7		1 772,5	61 148,7	34,50	56 900	—	289 000	195,17	5,60	559	8,0	7,33	2,40				
	—		212,5	4 951,0	23,30	6 672	—	36 468	203,01	8,70	—	—	—		—	—	—	
	—		168,0	4 891,0	29,13	7 396	—	37 714	268,13	9,23	—	—	—			—	—	Die [illegible] Eisenbahngesellschaft gehörig.
	—		197,7	5 945,7	30,03	7 356	—	37 931	224,00	7,43	—	—	—	—	—	—	—	
—	—		173,0	4 100,0	23,63	5 924	—	30 486	209,33	8,00	—	—	—	—	—	—	—	
—			196,5	4 630,4	23,53	6 615		35 035	211,59	9,01	—	—		—	—	—	—	
			10 140,7	323 216,0	31,87	301 096		1 509 407	178,54	5,00	4 616	4,0	13,60	4,75				
			im Durchschnitt auf jede der 10 Locomotiven					= 1 509 407 Œ Cok			im Durchschnitt							
			1 014,0	32 321,7							923	7,0						
			168 205,0	6 823 762,0		12 170 436	—	13 622 567			25 863	1,1						
			441 141,0	18 439 149,3		3 350 490	1 800 100	74 577 510			147 729	2,3						
			609 346,0	25 262 911,7		15 520 926	1 800 100	88 200 077			173 592	3,4						

UEBERSICHT

DES

PERSONENVERKEHRS

UND DER ZU DEMSELBEN GEHOERIGEN

NEBENTRANSPORTE.

1859.

(…)cht		Equipagen- und Luxuspferde.			Hunde.			Summa.	
		Stück	Fracht		Stück	Fracht			
	Sgr		Thlr	Sgr		Thlr	Sgr	Thlr	Sg(…)
	—	—	—		320	75	1,0	61 598	10,
	—	—			56	4	20,0	3 365	17,
		—			59	6	4,0	6 503	9,
		—			271	40	16,0	35 268	7,
					43	5	3,0	5 394	7,
	—			—	131	16	17,0	27 015	14,
			—	—	335	28	10,0	25 892	10,
	10,0	17	31	9,0	532	66	28,0	45 574	0,
	12,0	12	4	16,0	33	5	4,0	18 484	24,
		—	—		83	4	20,0	5 844	13,
					78	3	25,0	2 844	5,
	—				150	8	11,0	3 893	1,
					51	4	10,0	2 385	4,
				—	117	5	27,0	5 032	27,
	—			—	151	13	25,0	12 496	14,
		10	17	2,0	96	10	26,0	14 798	19,
				—	97	10	2,0	30 882	24,
	26,0	—	—	—	171	29	16,0	32 096	19,
					251	25	10,0	13 103	—
	10,5	1 246	2 244	7,0	512	115	9,0	134 215	26,
	9,0	—	—		44	23	19,9	196 591	1,
		—	—			—		20 077	22,
	18,0	—		—				11 697	16,
	—	—		—	1		2,0	12 987	16,
	25,0	—	—	—	21		26,0	56 258	18,
		2	5	14,0	167	33	8,0	51 933	15,
		—	—		20	1	13,0	2 049	26,
		—	—		33	3	13,5	3 679	5,
		1	1	20,0	90	9	15,5	11 582	10,
					125	11	29,5	11 492	26,
				—	187	11	—	12 178	17,
	—			—	87	4	15,0	4 763	25,
	—		—	—	717	77	5,3	74 454	16,
		—	—	—	155	12	14,0	15 238	5,
		—	—		80	4	13,0	5 702	6,
2	[illegible]	1	6	20,0	213	19	16,0	21 191	2
		—			67	6	26,0	6 933	4
		9	18	8,0	—	—	—	14 196	[illegible]
		—		—	1	—	18,0	87 656	[illegible]
9	21,0	—	—	—	126	27	20,3	25 121	[illegible]
5	16,0		—	—	—	—	—	14 083	[illegible]
	—		—	—	1	—	5,0	11 964	[illegible]
2	20,7		—		122	31	21,7	226 270	[illegible]
	—	—	—		648	21	18,0	19 812	[illegible]
	—	—			130	4	10,0	6 145	[illegible]
		—		—	403	13	13,0	11 020	[illegible]
8	—	379	919	15,0	508	80	3,3	76 916	[illegible]
	—	—	—	—	163	13	—	16 908	[illegible]
	—		—	—	71	6	11,0	5 790	[illegible]
	—	—	—	—	89	7	28,0	10 531	[illegible]
7	15,0	165	633	15,0	198	44	29,3	38 992	[illegible]
2	20,0	9	45	15,3	671	126	25,0	112 568	[illegible]
2	—	9	20	28,0	207	15	22,0	14 508	[illegible]
	—	3	9	15,0	64	7	22,0	16 605	[illegible]
5	10,0	17	35	23,0	193	26	12,0	37 591	[illegible]
	—	16	49	0,5	164	28	8,0	39 044	[illegible]
	—	3	6	25,5	97	8	1,0	12 553	[illegible]
	—		—	—	47	2	8,0	4 100	[illegible]
	—		—		46	1	26,0	3 797	[illegible]
	—	15	18	22,5	75	6	6,0	12 810	[illegible]
	—	—	—		67	5	12,0	3 728	[illegible]
8	10,0	41	205	10,0	161	48	24,0	63 991	[illegible]
1	25,7	1 955	4 273	24,0	9 716	1 252	26,0	1 842 260	[illegible]
		—	—	—	1 457	71	12,0	70 079	[illegible]
1	25,7	1 955	4 273	24,0	11 173	1 307	8,0	1 912 341	[illegible]

von der	Zahl der aufgenommenen Personen.				
	in Classe			Militair	Zusammen
	I.	II.	III.		
Obererzgebirgschen Staatsbahn	825	41 385	156 713	2 125	201 048
	—	3 599	22 137	24	25 760
	825	44 984	178 850	2 149	226 808
Sächs.-bayerschen Staatsbahn	4 837	168 535	647 451	11 654	832 477
	—	10 623	112 088	76	122 787
	4 837	179 158	759 539	11 730	955 264
Niedererzgebirgschen Staatsbahn	1 574	127 163	622 771	19 868	771 376
	37	5 059	61 216	707	67 019
	1 611	132 222	683 987	20 575	838 395
Leipzig-dresdener Bahn	11 702	142 365	440 463	29 834	624 364
	34	2 334	236 800	9	239 177
	11 736	144 699	677 263	29 843	863 541
Albertsbahn	782	52 389	234 994	509	288 674
	—	7 941	45 303	9	53 256
	782	60 333	280 297	518	341 930
Sächs.-böhmischen Staatsbahn	9 808	104 382	308 962	3 877	427 029
	—	9 609	75 870	123	85 602
	9 808	113 991	384 832	4 000	512 631
Löbau-zittauer Bahn	215	16 677	113 023	15	129 930
	—	514	10 812	—	11 326
	215	17 191	123 835	15	141 256
Sächs.-schlesischen Staatsbahn	3 744	99 106	419 265	24 100	546 215
	—	8 366	58 772	726	67 864
	3 744	107 472	478 037	24 826	614 079
Summa	33 558	800 050	3 566 640	93 656	4 493 904

Die in umstehender Uebersicht ersichtlichen Stationen der einzelnen Bahnen folgen hinsichtlich der Höhe der beförderten Personen, des Personengeldes und der Einnahme von den Nebentransporten in folgender Ordnung aufeinander,

und zwar:

a) hinsichtlich der Personenbeförderung.

Stationen.	Personenzahl in Classe I.	II.	III.	Militair	Zusammen
Dresden	13 844	180 793	488 405	22 159	705 201
Leipzig	5 222	79 792	229 582	9 487	324 083
Zwickau	998	51 661	172 532	5 934	231 127
Chemnitz	237	30 712	134 021	5 733	170 733
Riesa	1 020	31 081	121 230	12 180	165 511
Gössnitz	371	26 056	88 123	1 695	116 245
Löbau	251	17 868	93 981	2 355	114 458
Werdau	241	15 238	84 547	984	101 010
Glauchau	211	19 902	75 578	380	96 071
Pirna	616	14 292	77 286	1 002	93 196
Bautzen	354	15 827	65 197	6 113	87 491
Radeberg	173	11 999	69 130	2 092	83 391
Potschappel	72	9 351	68 115	11	77 519
Altenburg	658	15 694	53 713	431	70 496
Görlitz	1 231	17 593	47 578	2 012	68 414
Tharandt	149	12 867	53 224	354	66 591
Hohenstein	24	8 354	57 796	294	66 468
Reichenbach im Voigtlande	119	10 882	53 119	692	64 812
Plauen	265	13 290	49 956	1 176	64 687
Bischoffswerda	53	7 098	43 056	1 446	51 643
Crimmitzschau	77	8 555	42 315	189	51 136
Kieritzsch	358	7 988	39 397	1 215	48 958
Wurzen	226	5 975	37 018	3 022	46 241
Mittweida	16	4 387	40 661	814	45 878
Krippen	290	6 114	38 084	280	44 768
Meerane	80	7 990	36 384	116	44 570
Bodenbach	2 837	17 262	23 147	105	43 351
Zittau	97	6 175	32 858	7	39 137
Döbeln	41	4 519	32 966	837	38 363
Schwarzenberg	226	8 364	27 844	342	36 776
Waldheim	69	4 114	30 935	1 360	36 478
Wiesenburg	101	4 145	31 192	160	35 598
Röderau	1 172	11 352	21 214	178	33 916
Hof	766	12 828	18 999	27	32 620
Niederau	151	4 548	27 341	554	32 594
Königstein	75	4 491	26 667	546	31 779
Priestewitz	312	4 295	24 064	1 569	30 240
Sct. Egidien	31	3 916	26 031	148	30 129
Oberoderwitz	2	1 500	28 079	—	29 581
Aue	17	4 009	22 578	119	26 723
Oschatz	96	2 528	23 222	614	26 460
Herrnhut	12	2 755	21 428	—	24 195
Dahlen	92	2 279	19 668	1 668	23 707
Mehltheuer	17	2 112	20 272	126	22 527
Oberlichtenau	27	1 657	18 325	338	20 347
Reichenbach in der Lausitz	41	2 214	17 670	55	19 980
Niederschlema	78	5 507	13 937	342	19 864
Ostrau	17	1 679	17 099	238	19 033
Herlasgrün	12	1 518	16 753	211	18 494
Stein	29	2 571	15 431	67	18 098
Stauchitz	4	1 152	10 108	90	11 354
Reuth	—	847	8 972	14	9 833
Schneeberg	7	2 254	6 808	103	9 172
	33 487	752 002	2 943 642	91 982	3 821 113
Hierzu: von den Anhaltepuncten	71	48 048	622 998	1 674	672 791
Summa	33 558	800 050	3 566 640	93 656	4 493 904

b) hinsichtlich des Personengeldes.

Stationen.	Personengeld. Thlr.	Ngr.
Dresden	415 201	23,3
Leipzig	316 045	22,2
Riesa	105 992	4,0
Zwickau	99 121	27,1
Chemnitz	73 010	22,7
Görlitz	61 292	2,1
Hof	57 675	25,0
Löbau	50 706	11,9
Gössnitz	44 286	26,2
Bautzen	36 940	0,0
Bodenbach	34 762	26,0
Plauen	34 150	24,5
Altenburg	31 371	28,5
Reichenbach im Voigtlande	26 611	29,7
Werdau	25 700	19,3
Röderau	23 738	0,7
Glauchau	20 823	23,4
Wurzen	19 793	27,0
Pirna	16 749	27,2
Bischoffswerda	16 463	21,0
Hohenstein	15 008	18,5
Crimmitzschau	14 619	7,0
Radeberg	14 379	18,1
Priestewitz	13 908	26,5
Kieritzsch	12 974	4,0
Oschatz	12 836	15,5
Zittau	12 547	22,3
Schwarzenberg	12 147	17,5
Mittweida	12 037	9,3
Niederau	11 796	16,5
Dahlen	11 540	6,3
Döbeln	11 417	19,3
Waldheim	11 383	7,8
Tharandt	10 859	20,6
Krippen	10 414	13,0
Meerane	6 832	7,0
Mehltheuer	6 425	18,5
Potschappel	6 017	1,3
Wiesenburg	5 851	6,2
Königstein	5 716	1,7
Sct. Egidien	5 615	20,3
Herlasgrün	5 300	18,0
Aue	4 964	22,0
Oberlichtenau	4 699	5,7
Herrnhut	4 067	18,0
Niederschlema	3 825	9,0
Oberoderwitz	3 778	19,0
Reichenbach in der Lausitz	3 698	1,0
Ostrau	3 646	6,0
Reuth	3 324	16,0
Stein	2 819	16,5
Schneeberg	2 343	15,4
Stauchitz	2 035	11,3
	1 779 369	23,0
Hierzu: von den Anhaltepuncten	69 915	8,0
Summa	1 849 285	1,0

c) hinsichtlich der Einnahme von den Nebentransporten.

Stationen.	Einnahme von den Nebentransporten Thlr.	Ngr.
Dresden	20 363	29,3
Leipzig	14 761	5,0
Bodenbach	4 229	23,2
Hof	3 922	23,3
Görlitz	2 702	5,1
Zwickau	2 593	20,0
Riesa	2 199	23,7
Chemnitz	1 413	25,0
Röderau	1 383	11,0
Plauen	1 117	13,0
Löbau	891	25,0
Gössnitz	792	8,0
Altenburg	721	21,4
Bautzen	654	12,2
Reichenbach im Voigtlande	373	14,3
Glauchau	367	9,6
Schwarzenberg	348	26,0
Wurzen	283	25,0
Zittau	263	0,9
Hohenstein	229	17,0
Werdau	191	21,5
Priestewitz	175	3,0
Niederau	168	10,2
Döbeln	165	5,2
Tharandt	160	18,5
Pirna	159	1,0
Dahlen	157	10,2
Oschatz	151	1,4
Crimmitzschau	149	12,5
Bischoffswerda	142	1,0
Mittweida	141	7,7
Kieritzsch	128	26,0
Radeberg	128	20,4
Potschappel	128	11,0
Krippen	116	17,0
Waldheim	109	20,0
Meerane	100	27,5
Herlasgrün	93	19,0
Sct. Egidien	86	10,0
Mehltheuer	77	21,6
Königstein	74	20,0
Aue	68	5,0
Niederschlema	67	22,0
Oberlichtenau	64	20,0
Schneeberg	41	19,0
Reuth	41	1,0
Wiesenburg	33	7,0
Ostrau	32	29,2
Herrnhut	32	14,3
Reichenbach in der Lausitz	29	29,1
Stein	24	19,0
Oberoderwitz	19	4,0
Stauchitz	14	16,0
	62 891	4,1
Hierzu: von den Anhaltepuncten	157	29,3
Summa	63 049	3,8

UEBERSICHT

DES

GUETERVERKEHRS.

1859.

Benennung der Bahnen	Benennung der Stationen	anderes Vieh: nach Gewicht (Centner)	anderes Vieh: Fracht (Thlr.)	anderes Vieh: Fracht (Ngr.)	Summa: Centner	Summa: Stück	Summa: Wagenladungen	Summa: Fracht (Thlr.)	Summa: Fracht (Ngr.)
Sächsisch-bayersche Staatseisenbahn	Hof, sächs. Seite	4,32	2 172	21,0	1 206 402,10	167	195,5	245 691	13,0
	Reuth	5,00	143	10,0	125 037,00	15	12	11 271	25,0
	Mehltheuer	11,07	527	8,0	222 499,07	32	61	13 718	29,0
	Plauen	4,72	3 172	7,0	260 706,10	70	389	25 223	5,0
	Herlasgrün	0,17	15	29,0	80 151,07	12	3	5 401	18,7
	Reichenbach	1,00	442	10,0	146 455,70	110	85	17 312	25,0
	Zweigbahn: Werdau	2,70	199	23,0	167 353,01	59	60	7 893	16,1
	Zweigbahn: Zwickau	5,07	670	29,0	7 329 223,27	58	251	444 676	15,4
Obererzgebirgsche Staats-Eisenbahn	Zwickau	19,40	338	5,0	9 042 593,00	197	155	92 359	29,0
	Wiesenburg	—	6	12,0	89 240,40	14	3	1 493	18,5
	Stein	0,00	4	24,0	26 656,00	4	1	689	17,0
	Zweigbahn: Niederschlema	0,70	3	9,0	84 855,10	6	—	2 577	8,0
	Zweigbahn: Schneeberg	—	11	3,0	46 440,40	18	3	1 839	18,1
	Aue	0,11	11	13,0	181 604,01	15	1	5 890	29,4
	Schwarzenberg	3,00	59	22,0	396 067,30	29	12	18 207	23,2
	Crimmitzschau	3,01	110	21,0	278 861,70	74	19	12 775	16,0
	Gössnitz	6,01	152	28,0	283 907,03	23	138	35 576	16,3
	Altenburg	41,44	546	3,0	486 222,04	132	146,0	35 300	12,0
	Kieritzsch	12,50	269	3,0	125 080,10	452	44	9 436	21,0
	Leipzig	27,00	1 349	16,0	2 904 406,72	296	286	467 838	13,7
Leipzig-dresdener Eisenbahn	Leipzig	—	2 442	23,3	2 222 122,70	9 860	632,0	411 537	9,7
	Wurzen	—	653	27,0	404 107,40	2 261	190,5	19 626	25,0
	Dahlen	—	549	2,0	101 977,30	2 523	116	7 645	26,0
	Oschatz	—	1 451	4,3	59 374,00	6 001	310	5 920	19,4
	Riesa	—	1 057	21,2	1 515 134,30	4 507	277,1	113 650	0,5
Niedererzgebirgsche Staats-Eisenbahn	Riesa	49,31	8 344	21,0	2 523 283,21	78	1 066,1	199 193	26,2
	Stauchitz	86,02	64	24,0	81 346,10	25	8	4 342	20,0
	Ostrau	76,02	241	26,0	481 442,70	82	46	14 914	23,0
	Döbeln	39,30	428	25,0	243 847,00	211	89	14 462	24,0
	Waldheim	11,05	155	15,0	137 508,40	60	33	7 608	—
	Mittweida	6,01	273	24,0	104 130,01	490	88	5 672	27,2
	Oberlichtenau	0,00	6	15,0	27 365,00	48	—	2 822	—
	Chemnitz	56,00	968	1,0	757 347,32	550	249	71 620	13,3
	Würschnitzer Kohlenbahn: Lugau	—	—	—	749 488,40	1	—	83 918	14,0
	Hohenstein	1,00	7	27,0	39 634,10	12	2	2 644	11,5
	St. Egidien	—	4	18,0	20 778,10	2	2	1 139	8,0
	Glauchau	1,31	146	4,0	132 139,41	145	79	7 600	1,2
	Meerane	8,10	10	9,0	92 558,30	5	2	4 253	29,5
	Gössnitz	12,00	148	18,0	548 336,20	28	40	30 787	14,0
	Zwickau	7,00	847	9,0	1 862 824,05	160	145	108 441	9,3
Leipzig-dresdener Eisenbahn	Röderau	—	922	25,0	1 511 762,00	2 388	328,5	85 596	26,0
	Priestewitz	—	678	2,0	138 624,40	4 927	231	10 028	15,7
	Niederau	—	156	13,0	159 318,00	450	55,5	8 811	18,1
	Dresden	—	10 615	28,0	3 693 712,00	45 098	1 445	419 131	19,0
Albertsbahn	Dresden	0,00	63	6,0	355 866,00	158	5,0	9 770	25,4
	Potschappel	0,50	1	5,0	3 796 787,00	4	—	72 247	3,0
	Tharandt	1,00	29	12,0	7 634,20	36	3	583	28,0
Sächsisch-böhmische Staatseisenbahn	Dresden	337,00	459	23,0	3 328 881,00	294	60	161 598	27,0
	Pirna	3,70	98	5,0	223 121,10	56	4	9 305	28,0
	Königstein	2,00	2	16,0	66 497,10	10	—	2 882	29,0
	Krippen	3,30	85	1,0	25 130,00	39	34	2 369	25,0
	Bodenbach	55,00	8 689	28,0	872 425,00	25	1 459,5	106 602	4,7
Sächsisch-schlesische Staatseisenbahn	Dresden	875,70	1 791	1,1	1 735 638,00	547	175,5	216 785	19,5
	Radeberg	7,30	189	17,0	64 806,00	98	75	2 934	1,1
	Bischofswerda	4,00	543	23,0	81 330,00	122	131	6 091	9,0
	Bautzen	167,00	592	16,0	237 941,00	158	91	20 129	2,1
	Löbau	51,70	824	4,0	304 837,50	123	159	40 610	28,2
Löbau-zittauer Eisenbahn	Löbau	290,00	217	25,1	936 298,00	103	63,5	39 142	4,0
	Herrnhut	2,00	32	18,5	11 526,00	84	20	593	17,0
	Oberoderwitz	2,30	6	2,1	105 228,00	18	—	1 353	14,0
	Zittau	12,00	95	15,3	231 428,00	62	28	11 525	21,0
Sächsisch-schlesische Staatseisenbahn	Reichenbach	4,20	59	7,0	20 344,50	90	8	927	23,0
	Görlitz, sächs. Seite	40,00	8 536	17,0	2 397 940,00	142	1 143,5	243 893	26,2
		2 312,00	62 642	15,0	55 895 537,02	83 864	10 756,0	3 994 882	9,1
Hierzu: von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnbau- und Unterhaltungsmaterialien:		—	—	—	2 931 373,00	—	—	11 640	26,0
Summa		2 312,05	62 642	15,0	58 826 911,05	83 864	10 756,5	4 006 523	5,0

von der	Eilgüter. Centner	Fr. Thlr.	...s Vieh. Fracht Thlr.	Sgr.	Ueberhaupt. Centner	Stück	Wagenladungen	Fracht Thlr.	Sgr.	Anmerkungen.
Obererzgebirgschen Staatseisenbahn	15 094,6	1 95	434	28,9	9 867 458,03	283	175	123 048	18,2	Hierzu:
					475 040,00	—	—	1 531	21,2	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					10 342 498,03	283	175	124 580	9,4	Summa.
Sächsisch-bayerschen Staatseisenbahn	163 760,1	65 26	9 772	25,0	13 616 309,10	1 500	1 690	1 331 617	22,0	Hierzu:
					481 880,40	—	—	2 872	12,0	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					14 098 189,10	1 500	1 690	1 334 490	4,0	Summa.
Niedererzgebirgschen Staatseisenbahn	117 648,7	22 91	11 648	26,0	7 802 030,02	1 897	1 844,5	508 917	12,3	Hierzu:
					1 535 400,00	—	—	6 300	17,7	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					9 337 430,02	1 897	1 844,5	515 218	—	Summa.
Leipzig-dresdener Privatbahn	166 849,0	57 04	18 527	27,0	9 806 131,30	78 015	3 586,5	1 081 949	12,2	
Albertsbahn	1 784,0	31	93	23,0	4 160 289,00	198	8,5	82 601	26,0	
Sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn	42 508,7	13 00	9 275	13,0	4 516 054,50	424	1 557,0	282 759	23,7	Hierzu:
					402 643,00	—	—	641	26,0	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					4 918 697,50	424	1 557,5	283 401	20,6	Summa.
Löbau-zittauer Privatbahn	13 883,7	2 29	351	26,2	1 284 422,40	267	111,5	52 614	29,1	
Sächsisch-schlesischen Staatseisenbahn	59 681,7	21 66	12 536	26,0	4 842 839,10	1 280	1 783	531 372	14,7	Hierzu:
					36 410,00	—	—	294	8,6	von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnunterhaltungsmaterialien.
					4 879 249,70	1 280	1 783	531 666	23,3	Summa.
Summa	581 211,7	184 48	62 642	15,9	58 826 911,05	83 864	10 756,5	4 006 523	5,3	

Die in umstehender Uebersicht ersichtlichen Stationen der einzelnen Bahnen folgen hinsichtlich der Höhe der transportirten Güter und der vereinnahmten Fracht in folgender Ordnung aufeinander,

und zwar:

a) hinsichtlich der Güter.

Stationen.	Centner.
Zwickau	18 234 641,24
Dresden	9 114 099,20
Leipzig	5 126 529,42
Riesa	4 098 417,21
Potschappel	3 796 787,40
Görlitz	2 397 910,44
Röderau	1 511 762,20
Löbau	1 241 076,10
Hof	1 206 402,33
Bodenbach	872 425,00
Gössnitz	832 214,10
Chemnitz	757 347,33
Lugau	749 488,40
Altenburg	486 222,41
Ostrau	481 412,22
Wurzen	404 107,40
Schwarzenberg	396 067,30
Crimmitzschau	278 861,23
Plauen	260 706,13
Döbeln	243 847,02
Bautzen	237 941,40
Zittau	231 428,00
Pirna	223 121,10
Mehltheuer	222 499,07
Aue	181 604,01
Werdau	167 353,05
Niederau	159 318,40
Reichenbach im Voigtlande	146 455,20
Priestewitz	138 624,40
Waldheim	137 508,45
Glauchau	132 139,44
Kieritzsch	125 080,05
Reuth	125 037,08
Oberoderwitz	105 228,00
Mittweida	104 130,41
Dahlen	101 977,30
Meerane	92 558,30
Wiesenburg	89 240,40
Niederschlema	84 855,10
Stauchitz	81 346,17
Bischoffswerda	81 330,10
Herlasgrün	80 151,47
Königstein	66 497,10
Radeberg	64 806,40
Oschatz	59 374,10
Schneeberg	46 440,10
Hohenstein	39 634,20
Oberlichtenau	27 365,20
Stein	26 656,00
Krippen	25 130,00
St. Egidien	20 778,20
Reichenbach in der Lausitz	20 344,30
Herrnhut	11 526,00
Tharandt	7 634,20
	55 895 537,43
Hierzu: von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnbau- und Unterhaltungsmaterialien	2 931 373,00
Summa	58 826 911,03

b) hinsichtlich der Fracht.

Stationen.	Thaler.	Ngr.
Leipzig	878 875	23,4
Dresden	807 287	1,7
Zwickau	645 477	23,0
Riesa	312 843	26,7
Hof	245 691	13,0
Görlitz	213 893	26,3
Bodenbach	106 602	4,7
Röderau	85 596	26,0
Löbau	79 752	28,0
Potschappel	72 247	3,3
Chemnitz	71 620	13,2
Gössnitz	66 364	0,1
Altenburg	35 300	12,0
Lugau	33 913	14,0
Plauen	25 223	5,0
Bautzen	20 129	2,1
Wurzen	19 626	25,3
Schwarzenberg	18 207	23,2
Reichenbach im Voigtlande	17 312	25,0
Ostrau	14 914	23,0
Döbeln	14 462	24,6
Mehltheuer	13 718	29,0
Crimmitzschau	12 775	16,0
Zittau	11 525	21,0
Reuth	11 271	25,5
Priestewitz	10 028	15,7
Kieritzsch	9 436	23,0
Pirna	9 305	28,0
Niederau	8 811	18,1
Werdau	7 893	16,1
Dahlen	7 645	26,9
Waldheim	7 608	—
Glauchau	7 600	1,3
Bischoffswerda	6 091	9,0
Oschatz	5 920	19,4
Aue	5 880	29,4
Mittweida	5 672	27,3
Herlasgrün	5 401	18,7
Stauchitz	4 342	20,0
Meerane	4 253	29,5
Radeberg	2 934	1,1
Königstein	2 882	29,0
Hohenstein	2 644	11,5
Niederschlema	2 577	8,0
Krippen	2 369	25,0
Oberlichtenau	2 322	—
Schneeberg	1 839	18,1
Wiesenburg	1 493	13,3
Oberoderwitz	1 353	14,8
St. Egidien	1 139	8,0
Reichenbach in der Lausitz	927	23,0
Stein	689	17,0
Herrnhut	598	17,0
Tharandt	583	28,0
	3 994 882	9,1
Hierzu: von den mit besonderen Zügen transportirten Bahnbau- und Unterhaltungsmaterialien	11 640	26,3
Summa	4 006 523	5,2

ALLGEMEINE UEBERSICHT

DER

BETRIEBSERGEBNISSE.

1842 BIS MIT 1859.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.		16.	
Betriebs-Jahre.	Länge der Bahn		Transportmittel sind vorhanden				Die Locomotiven haben durchlaufen	Für die Locomotivmeile ist dabei an Heizmaterial verbraucht worden		Es sind transportirt worden im Ganzen		Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt		Die Einnahmen			
	im Betriebe	mit Doppelgleis	Locomotiven	Tender	Personenwagen	Lastwagen aller Art		Cok	Holz zur Anfeuerung	Personen	Güter	Personen	Güter	aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr	
	Meilen	Meilen	Stück	Stück	Stück	Stück	Meilen	Pfund	Pfund	Anzahl	Centner	Anzahl	Centner	Thlr	Ngr	Thlr.	Ngr
A. Staats- I. West- Sächsisch-bayersche																	
1842 10. September	5,2	—	6	—	54	66	2 303,6	168,0	—	43 622	18 120,40	8 389	3 484,03	22 858	4,0	2 759	13,0
1843	„	—	10	—	76	210	11 180,0	193,9	—	165 373	299 456,00	31 802*	57 587,00	67 684	10,2	36 725	28,7
1844	7,4	—	12	—	76	217	15 142,9	160,0	—	217 227	492 565,00	30 595	60 924,70	116 634	3,0	61 160	28,0
1845	10,0	—	12	—	76	424	22 994,1	137,5	—	228 080	627 226,00	22 808	62 722,00	131 769	16,0	80 691	28,0
1846	13,2	—	12	—	76	424	39 157,0	121,0	—	301 808	1 375 709,04	23 092	101 220,30	183 576	25,8	167 385	27,5
1847	14,0	—	14	—	82	530	55 792,9	130,8	13,1	328 678	2 320 116,10	23 477	165 726,05	198 047	8,7	266 395	8,0
1848	bis 20. Novbr. 14,0 bis 31. Decbr. 20,4	—	22	—	99	594	58 871,4	119,2 / 91,3	12,0 / 12,0	325 454	2 369 713,60	22 170 (von durchschnittl. 14,68 Meilen)	161 424,04	187 775	0,7	270 214	11,0
1849	20,4	12,4	24	18	99	687	60 006,7 / 13 741,0	114,0 / 98,4	11,4 / 9,4	391 090	2 889 366,30	18 535	143 749,30	206 437 / 20 692	23,0 / 26,0	296 868 / 23 400	13,0 / 12,0
1850	„	„	25	19	99	767	63 209,0 / 13 362,1	119,8 / 99,7	12,0 / 12,0	425 519	3 665 379,02	21 170	182 357,21	241 925 / 26 938	19,0 / 16,0	360 362 / 41 648	7,0 / 3,0
1851	23,044	„	34	21	99	1 016	89 475,3	125,37	Cubikfuss 0,33	451 058	4 842 107,03	19 358 (von 23,09 Meilen)	202 251,00 (von 21,01 Meilen)	295 099	1,5	614 998	25,0
1852	„	16,16	40	27	99	1 344	125 300,3	126,09	0,33	473 396	6 747 207,00	20 314	281 826,45	338 592	22,7	879 959	23,7
1853	„	18,74	40	27	103	1 438	113 522,0	134,90	0,11	493 138	7 389 862,12	21 164	308 669,70	341 126	6,7	857 118	18,7
1854	23,4 für Personen 24,0 für Güter	„	42	31	105	1 444	142 020,0	145,30	0,10	574 553	9 990 335,00	24 564	416 264,00	360 111	19,0	1 112 843	15,0
1855	23,0 für Personen	20,037	50	34	105	1 673	157 351,0	142,03	0,000	602 698	11 781 685,03	25 756	478 930	356 977	26,2	1 224 969	18,4
1856	24,0 für Güter	20,717	53	32	105	1 841	165 686,0	130,44	0,004	747 279	12 296 093,41	31 935	499 841	422 964	8,1	1 330 237	22,0
1857		„	53	35	103	1 856	192 059,0	132,34	0,070	873 036	14 262 719,02	37 309	579 785	465 307	16,1	1 561 665	21,0
			zusammen für die westl. Staatsbahnen														
1858	23,0 für Personen	21,030	83	60	161	2 882	183 437,3	130,31	0,070	914 703	13 254 783,70	89 090	552 283	462 481	29,3	1 320 792	22,0
1859	24,0 für Güter	21,070	95	63	175	2 971	191 514,1	134,30	0,073	955 264	13 616 182,30	40 823	567 341	601 396	28,2	1 334 158	14,1
Obererzgebirgsche																	
1858	5,0	0,330	Der Betriebsmittelpark der westlichen Staatsbahnen bildet ein Ganzes, und es beziehen sich die bei der sächsisch-bayerschen Bahn ersichtlichen Angaben auf alle drei Bahnlinien.				11 647,3	116,00	0,072	92 705	4 877 666,00	17 168	903 272	21 728	17,0	74 978	22,2
1859	6,1	„					24 138,1	123,03	0,082	226 808	9 867 435,30	35 439	1 541 787	53 282	29,0	124 496	19,4
Niedererzgebirgsche																	
1847 30. August	4,0 (3,0)	—	6	4	7	90	3 809,4	149,2	Pfund 12,30	25 512	205 196,00	6 378	51 299,02	5 905	8,1	10 724	8,5
1848	„	—	6	8	7	145	8 433,2	135,1	9,32	54 577	370 582,13	13 644	92 645,33	13 189	25,2	17 586	15,0
1849	„	—	5	8	15	150	10 390,0	140,0	10,16	58 020	266 453,32	14 505	66 613,34	14 380	5,0	12 477	27,7
1850	„	—	4	7	15	150	8 871,0	185,0	12,00	61 640	319 151,37	15 410	79 787,00	15 039	22,0	14 445	18,0
1851	„	0,32	6	8	15	160	9 829,4	186,0	Cubikfuss 0,02	71 273	796 275,09	17 818	199 068,07	17 512	5,0	42 914	4,0
1852	bis 1. Septbr. 4,0 bis 31. Decbr. 8,0	0,90	9	8	18	177	19 008,7	175,0	0,01	118 759	1 173 534,20	21 207 (von durchschnittl. 5,6 Meilen)	209 559,00	47 997	25,0	71 367	8,0
1853	8,0	3,03	10	8	19	243	34 758,4	168,03	0,30	207 423	2 085 291,40	23 306	234 302,00	109 031	0,3	167 216	—
1854	„	„	11	9	23	243	41 085,0	165,19	0,21	273 711	2 858 238,01	30 754	321 150,30	110 705	1,0	238 071	6,7
1855	„	„	12	12	23	298	38 193,3	156,03	0,313	272 243	3 910 868,02	30 589	439 423	111 345	29,3	256 264	14,7
1856	„	4,74	12	12	23	295	38 533,7	137,01	0,191	309 221	3 672 500,40	34 744	412 640	125 790	15,5	266 620	24,0
1857	„	„	12	12	23	295	44 788,0	139,32	0,110	366 449	4 661 534,00	41 174	523 768	145 842	19,3	317 589	22,5
1858	17,0 für Personen	11,010	Der Betriebsmittelpark der westlichen Staatsbahnen bildet ein Ganzes, und es beziehen sich die bei der sächsisch-bayerschen Bahn ersichtlichen Angaben auf alle drei Bahnlinien.				59 643,7	151,40	0,142	406 987	4 959 280,30	23 124	259 648	155 027	25,1	342 869	20,1
1859	19,1 für Güter	„					101 852,0	130,03	0,002	838 395	7 801 672,40	47 636	406 337	281 089	21,0	514 859	6,0

17.		18.		19.		20.		21.		22.		23.			24.	25.		26.		27.		28.
betrugen Brutto				Die **Ausgaben** betrugen								Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf			Die sämmtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	Die **Ausgaben** betragen				Von sämmtlichen Ausgaben kommen auf die durchlaufene Locomotivenmeile		**Anmerkungen.**
aus sonstigen Quellen		zusammen		A. für die Bahnverwaltung		B. für die Transportverwaltung		C. für die allgemeine Verwaltung		zusammen		A.	B.	C.		für die Bahn- und für die allgemeine Verwaltung und Meile der Bahnlänge		für die Transportverwaltung B. und die durchlaufene Locomotivenmeile				
Thlr.	Ngr	Thlr.	Ngr	Thlr.	Ngr	Thlr.	Ngr	Thlr.	Ngr	Thlr.	Ngr	%	%	%	%	Thlr	Ngr	Thlr	Ngr	Thlr	Ngr	

Eisenbahnen.

liche.

Staats-Eisenbahn.

17. Thlr.	Ngr	18. Thlr.	Ngr	19. Thlr.	Ngr	20. Thlr.	Ngr	21. Thlr.	Ngr	22. Thlr.	Ngr	23. A. %	B. %	C. %	24. %	25. Thlr	Ngr	26. Thlr	Ngr	27. Thlr	Ngr	28.
—	—	25 617	17,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,43	1 979	6,0	4	11,3	8	28,3	
297	20,6	121 707	29,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,20	9 161	22,1	3	20,7	7	28,3	
2 200	25,0	179 995	27,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,57	6 191	18,-	2	29,7	5	26,7	
2 751	3,0	215 212	17,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,00	6 579	7,6	2	19,3	5	15,3	
4 734	8,0	355 697	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,40	5 307	2,7	1	24,3	3	18,0	
7 150	11,9	471 592	28,6	75 038	8,0	100 800	18,3	14 957	10,3	190 796	7,1	39,33	52,93	7,84	40,66	6 428	7,0	1	24,7	3	12,6	
18 566	20,-	476 556	2,5	91 167	26,-	133 840	2,0	10 173	20,3	235 181	19,-	38,76	56,91	4,33	49,35	6 903 von 14,6 Meilen	11,3	2	8,2	3	29,0	
36 021	2,01	590 744	1,6	58 749	9,7	137 057	0,0	7 269	24,9	203 076	4,6	28,93	67,60	3,59	37,40	4 715	19,0	2	8,5	3	11,3	Von den in Col. 8, 9, 10, 15 bis 17 u. 19 bis 27 enthaltenen doppelten Zahlen betreffen die oberen die Strecke Leipzig — Reichenbach, Zwickau, die unteren die Strecke Plauen — Hof.
7 413	15,3			25 660	9,0	25 848	15,0	3 115	18,0	54 624	12,0	46,16	47,33	5,70	106,24	4 717	10,0	1	26,4	3	29,2	
24 927	2,2	686 575	20,6	72 028	2,3	124 561	15,6	25 060	21,-	221 650	10,0	32,10	56,20	11,90	35,34	6 934	27,4	1	29,1	3	15,2	
771	1,7			20 503	26,7	28 670	22,1	5 672	12,-	54 847	1,1	37,38	52,26	10,34	79,07	4 291	5,0	2	4,4	4	3,1	
31 318	19,6	911 436	16,0	88 133	15,4	193 487	25,3	53 887	7,0	335 508	17,-	26,27	57,07	16,03	35,04	5 932	3,0	2	4,0	3	22,0	
31 716	9,1	1 253 268	25,3	153 858	10,0	220 990	13,4	61 424	17,3	436 282	10,3	35,27	50,65	14,00	34,80	8 992	6,0	1	22,0	3	11,5	
32 028	9,7	1 230 273	4,0	152 032	18,4	249 876	5,1	59 171	16,7	461 080	9,-	32,97	54,20	12,83	37,0-	8 821	25,-	2	6,0	4	1,0	
49 740	6,1	1 522 695	11,-	159 627	16,0	369 242	2,1	17 050	27,3	557 920	15,1	29,24	67,04	3,02	36,04	7 361 von 24,6 Meilen	18,0	2	18,0	3	27,0	Unter der Summe Pos. 22 ist der Zins für die erpachtete Strecke im Königreich Bayern inbegriffen.
51 877	28,4	1 636 825	12,7	180 059	6,0	400 985	16,2	18 672	26,3	740 089	14,0	30,09	66,87	3,11	45,24	8 078 von 24,6 Meilen	16,3	2	16,5	4	21,1	Desgl., sowie der Beitrag zu dem Erneuerungsfonds und die Ausgaben zu Vervollständigung der Bahnanlage.
47 608	23,6	1 800 810	24,3	244 491	10,7	375 062	23,2	21 909	5,-	766 724	12,6	38,11	58,47	3,42	42,30	10 834	4,1	2	7,0	4	18,-	
38 579	10,3	2 065 552	18,3	349 822	20,1	461 870	23,0	34 455	2,3	1 087 051	0,6	41,34	54,50	4,07	52,03	15 628	1,0	2	12,1	5	19,-	
										einschliesslich der Einlagen zu dem Erneuerungsfonds												
66 630	24,4	1 849 905	16,6	154 746	26,0	198 502	5,0	29 934	1,3	1 078 611	1,-	33,33	63,11	3,14	58,04	14 424	27,6	3	9,0	5	25,0	Die Kohlenbahn von Zwickau nach den Steinkohlenwerken bei Bockwa etc., welche seither zu der sächsisch-bayerschen Staatsbahn gehörte, bildet einen Theil der am 15. Mai 1859 eröffneten obererzgebirgischen Staatsbahn und es sind von diesem Zeitpunkte an die Betriebsresultate bei letzterer mit enthalten.
61 215	24,0	1 996 771	7,0	146 878	28,6	523 179	21,4	25 223	14,4	1 068 171	11,0	31,60	65,13	2,38	52,00	14 027	13,2	3	10,3	5	12,0	

Staats-Eisenbahn.

17. Thlr.	Ngr	18. Thlr.	Ngr	19. Thlr.	Ngr	20. Thlr.	Ngr	21. Thlr.	Ngr	22. Thlr.	Ngr	23. A. %	B. %	C. %	24. %	25. Thlr	Ngr	26. Thlr	Ngr	27. Thlr	Ngr	28.
										einschliesslich der Einlagen zu dem Erneuerungsfonds												
2 738	10,2	99 445	19,4	9 307	16,3	31 516	10,3	2 012	7,0	56 626	9,9	23,33	72,03	3,35	56,04	2 826	23,-	3	16,0	4	25,0	Unter der Summe Pos. 22 sind die Ausgaben zu Vervollständigung der Bahnanlage inbegriffen.
4 946	2,6	182 725	20,-	26 859	8,-	68 111	27,0	6 724	7,7	147 513	25,-	40,42	54,21	4,37	80,73	10 893	12,0	3	9,-	6	3,3	

Staats-Eisenbahn.

17. Thlr.	Ngr	18. Thlr.	Ngr	19. Thlr.	Ngr	20. Thlr.	Ngr	21. Thlr.	Ngr	22. Thlr.	Ngr	23. A. %	B. %	C. %	24. %	25. Thlr	Ngr	26. Thlr	Ngr	27. Thlr	Ngr	28.
—	—	16 629	16,6	4 523	20,0	10 393	12,0	122	23,1	15 009	25,0	30,09	69,10	0,81	90,40	1 161	18,4	2	21,-	3	28,4	
870	23,0	31 647	4,1	18 571	—	23 010	19,7	868	11,0	36 950	0,7	36,73	62,27	1,00	116,70	3 484	25,3	2	21,6	4	11,4	
1 098	12,0	27 956	15,7	15 832	25,3	24 073	25,4	1 197	7,3	41 103	28,0	38,52	58,37	2,91	147,03	4 257	15,0	2	9,3	3	28,-	
2 358	20,0	31 814	0,6	14 101	17,3	29 616	26,3	1 459	24,2	45 178	8,5	31,24	65,36	3,23	141,87	3 890	10,5	3	10,1	5	2,-	
1 879	25,3	62 306	4,7	14 674	23,3	35 119	0,3	358	17,-	50 152	11,6	29,29	70,02	0,72	80,66	3 758	10,0	3	17,3	5	3,1	
16 259	21,1	135 624	25,4	31 482	0,3	57 765	13,3	4 424	14,-	93 671	28,0	33,60	61,07	4,72	69,07	6 411 von 5,6 Meilen	26,3	3	1,3	4	27,-	Die nebenersichtlichen Zahlen betreffen die ehemalige **chemnitz-riesaer** Staatsbahn.
25 737	26,0	301 987	27,1	55 224	2,6	99 136	15,1	7 217	25,4	161 578	13,0	34,14	61,99	4,06	53,30	7 015	28,4	2	25,1	4	19,3	
8 956	20,0	357 732	27,1	79 034	1,0	129 427	2,0	9 024	25,1	217 485	28,6	36,03	59,50	4,13	60,00	9 891	7,7	3	4,9	5	8,-	
10 822	8,0	378 432	21,0	68 355	16,1	129 212	1,0	10 426	13,0	230 188	4,-	32,97	62,12	5,06	60,93	8 851	27,3	3	11,9	6	0,6	
9 592	29,3	402 004	10,-	56 016	14,7	109 586	3,0	12 916	8,0	204 048	3,-	31,29	61,39	7,23	50,79	7 811	2,4	2	25,0	5	8,0	
10 832	13,0	474 264	25,0	59 606	18,8	122 747	8,6	14 748	23,7	222 846	0,0	30,30	62,26	7,44	46,09	8 425	16,3	2	22,9	4	29,3	
										einschliesslich der Einlagen zu dem Erneuerungsfonds												
18 690	6,3	516 587	21,7	52 834	7,3	168 447	19,0	11 931	8,9	325 478	23,2	38,08	58,09	3,06	68,01	6 125	15,0	3	7,7	5	13,7	Die Fortsetzung der vorgenannten Bahn über Hohenstein, Glauchau nach Zwickau und über Meerane nach Gössnitz wurde am 15. Novbr. 1858 eröffnet. Vom Jahre 1855 an sind unter Pos. 22 die Einlagen zum Erneuerungsfonds und vom Jahre 1858 an auch die Ausgaben zu Vervollständigung der Bahnanlage und der Zins für die erpachtete „chemnitz - würschnitzer Bahn“ mit begriffen.
46 601	21,0	842 500	19,7	100 685	5,1	273 829	10,1	14 547	17,0	603 410	15,1	37,19	60,26	2,33	71,03	12 286	5,1	3	11,0	5	27,7	

A. Staats-

II. Oest-

1. Betriebs-Jahre.	2. Länge der Bahn: im Betriebe (Meilen)	3. Länge der Bahn: mit Doppelgleis (Meilen)	4. Transportmittel sind vorhanden: Locomotiven (Stück)	5. Transportmittel sind vorhanden: Tender (Stück)	6. Transportmittel sind vorhanden: Personenwagen (Stück)	7. Transportmittel sind vorhanden: Lastwagen aller Art (Stück)	8. Die Locomotiven haben durchlaufen (Meilen)	9. Für die Locomotivmeile ist dabei an Heizmaterial verbraucht worden: Cok (Pfund)	10. Für die Locomotivmeile ist dabei an Heizmaterial verbraucht worden: Holz zur Anfeuerung (Pfund)	11. Es sind transportirt worden im Ganzen: Personen (Anzahl)	12. Es sind transportirt worden im Ganzen: Güter (Centner)	13. Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt: Personen (Anzahl)	14. Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt: Güter (Centner)	15. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr (Thlr)	15. (Ngr)	16. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr (Thlr.)	16. (Ngr)
Sächsisch-böhmische																	
1848 1. August	2,5	1,0	5	4	13	19	3 305,0	148,3	12,7	115 827	—	46 331	—	15 867	11,3	—	—
1849	—	"	5	4	26	41	8 002,5	140,0	—	274 415	—	109 766	—	35 662	14,3	—	—
1850	5,2	2,4	7	5	42	74	13 898,0	124,0	—	284 075	—	51 650	—	54 571	16,5	—	—
1851	bis 8. April 5,3 bis 31. Decbr. 8,29	2,80	10	8	54	115	27 596,2	136,0	Cubikfuss 0,34	351 653	172 664,42	46 270	22 719,03 (von durchschnittlich 7,6 Meilen)	122 626	17,0	23 591	24,3
1852	8,7	"	10	8	54	162	30 730,0	166,6	0,22	358 901	898 921,88	41 253	103 324,05	135 016	23,6	130 744	20,2
1853	"	3,20	13	10	54	190	35 130,1	139,8	0,40	368 972	1 146 114,07	42 411	131 737,31	129 359	25,7	159 628	0,6
1854	8,9 für Personen 9,0 für Güter	"	13	10	54	190	39 102,0	152,0	0,40	375 799	1 661 182,27	42 704	184 575,01	121 433	15,4	218 617	29,3
1855	"	3,34	13	10	54	213	41 244,7	135,40	0,203	381 899	2 228 067,00	43 730	247 563	127 917	9,3	275 719	12,0
1856	"	3,30	15	11	54	290	46 076,0	136,10	0,220	440 165	4 130 468,20	50 019	458 941	156 425	9,7	334 799	8,6
1857	"	6,30	16	12	54	289	48 370,1	141,70	0,203	520 755	5 869 822,00	59 177	652 203	178 404	26,1	389 289	9,7
			zusammen für die östl. Staatsbahnen														
1858	"	8,210	39	31	95	659	46 390,7	153,00	0,253	531 699	5 700 128,00	60 420	633 348	179 332	13,7	333 211	14,5
1859	"	8,250	39	31	100	734	47 179,0	156,38	0,233	512 631	4 515 652,30	58 254	501 739	219 924	10,2	280 366	12,4
Sächsisch-schlesische																	
1846	7,5	—	12	—	23	87	15 570,2	140,5	Pfund 8,24	152 506	193 772,40	20 334	25 836,23	80 516	11,0	29 195	14,0
1847	14,0 (13,012)	—	12	—	38	205	40 388,5	154,4	6,32	314 234	787 211,30	22 445	56 229,30	167 826	0,6	116 401	13,1
1848	"	—	12	—	39	250	43 983,0	144,0	7,00	492 500,5	960 452,94	30 893	68 603,77	193 340	10,2	123 650	5,4
1849	"	2,0	12	12	39	260	45 823,0	140,3	4,00	456 330	1 176 075,04	32 595	84 005,30	210 484	27,3	165 301	13,0
1850	"	"	14	12	40	270	45 716,0	131,2	Cubikfuss 0,16	446 781,5	1 425 658,70	31 913	101 832,77	220 483	8,0	188 484	18,5
1851	"	2,10	14	14	40	279	47 457,0	125,0	0,32	457 187,3	1 944 199,05	32 656	138 871,30	224 239	18,4	244 527	1,0
1852	"	"	14	14	40	369	53 700,1	135,4	0,33	485 087	2 530 071,10	34 649	180 719,37	234 645	2,5	295 913	2,5
1853	"	"	18	14	40	369	59 647,0	142,7	0,12	487 213,3	2 579 961,90	34 801	184 282,00	235 681	20,3	311 415	3,4
1854	"	"	18	14	40	369	64 785,4	152,50	0,13	481 895,3	2 849 120,22	34 421	208 508,30	237 100	17,5	325 428	22,0
1855	"	"	18	14	40	369	58 234,0	152,78	0,103	478 102	2 893 923,70	34 150	206 709	238 837	17,0	314 171	22,6
1856	"	2,20	20	15	38	369	71 627,4	148,40	0,120	534 193	3 539 139,10	38 157	252 796	271 967	2,3	420 138	24,7
1857	"	4,03	20	16	41	369	71 694,0	142,37	0,103	594 139	4 761 468,30	42 439	340 105	304 706	7,5	583 215	14,2
1858	"	4,000	Der Betriebsmittelpark der östlichen Staatsbahnen bildet ein Ganzes, und es beziehen sich die bei der sächsisch-böhmischen Bahn ersichtlichen Angaben auf beide Bahnlinien.				75 748,3	169,00	0,003	589 099	5 082 437,30	42 079	363 031	299 592	25,5	530 298	15,0
1859	"	4,710					76 457,0	170,04	0,133	614 079	4 841 687,50	43 863	345 835	297 104	6,0	530 365	26,0

Eisenbahnen.

liche.

Staats-Eisenbahn.

17.		18.		19.		20.		21.		22.		23.			24.	25.		26.		27.		28.
betrugen Brutto				Die **Ausgaben** betragen								Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf			Die sämmtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	Die **Ausgaben** betragen				Von sämmtlichen Ausgaben kommen auf die durchlaufene Locomotivenmeile		Anmerkungen.
aus sonstigen Quellen		zusammen		A. für die Bahnverwaltung		B. für die Transportverwaltung		C. für die allgemeine Verwaltung		zusammen		A.	B.	C.		für die Bahn- und für die allgemeine Verwaltung und Meile der Bahnlänge		für die Transportverwaltung B. und die durchlaufene Locomotivmeile				
Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	%	%	%	%	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	
371	0,0	16 238	11,6	5 107	24,4	9 307	8,5	1 507	18,1	15 922	21,1	32,66	58,45	9,17	98,60	2 646	5,6	2	24,5	4	24,5	
1 483	13,6	37 145	28,4	13 036	26,4	21 700	16,1	2 646	14,7	37 383	27,0	34,07	58,85	7,08	100,64	6 273	10,5	2	21,4	4	20,1	
4 606	7,6	59 177	24,3	17 830	13,1	28 694	13,7	4 496	12,0	51 021	9,0	34,65	56,24	8,81	86,21	4 059	13,0	2	1,0	3	20,1	
2 213	21,3	148 432	3,0	35 124	1,0	59 883	17,7	5 657	8,2	100 664	26,4	34,90	59,49	5,62	67,82	5 365 von 7½ Meilen	28,6	2	5,1	3	19,4	
9 329	5,3	275 090	19,3	40 168	3,6	83 583	14,7	21 582	25,7	145 334	13,3	27,44	57,51	14,85	52,82	7 097	24,6	2	21,4	4	21,0	
14 775	23,1	303 763	19,7	44 774	13,2	104 859	14,3	35 494	25,7	185 128	23,0	24,19	56,64	19,17	60,99	9 226	10,7	2	29,5	5	8,1	
14 779	0,7	349 830	15,6	41 225	12,7	130 231	1,3	8 658	10,7	180 114	27,7	22,89	72,30	4,81	51,49	5 542 von 9 Meilen	19,3	3	9,9	4	18,7	
16 421	6,9	420 057	27,5	59 854	12,9	158 458	27,2	9 355	21,6	252 046	8,8	26,20	69,06	4,11	60,00	7 690	0,4	3	25,9	6	3,1	Unter der Summe Pos. 22 ist der Beitrag zu dem Erneuerungsfonds inbegriffen.
44 061	3,1	535 285	21,6	78 494	22,1	174 962	16,3	9 831	11,4	289 014	7,9	29,01	66,43	3,74	53,90	10 151	7,4	3	23,9	6	8,3	
40 993	1,0	608 687	6,7	101 942	3,0	196 939	21,9	12 390	7,6	407 917	16,3	33,10	62,01	3,00	67,02	13 478	1,0	4	3,1	8	13,0	
										einschliesslich der Einlagen zu dem Erneuerungsfonds												Desgl. sowie der Zins für die erpachtete Strecke im Königreich Böhmen.
51 915	26,4	561 450	24,1	60 851	0,5	221 336	16,0	11 042	5,2	504 070	1,2	30,65	66,44	2,01	89,30	14 724	17,9	5	14,7	10	26,9	
49 248	9,3	549 538	25,9	53 912	21,1	209 722	12,1	10 952	1,3	400 837	1,7	30,65	66,17	2,01	72,94	14 292	6,6	5	4,7	8	14,0	

Staats-Eisenbahn.

17.		18.		19.		20.		21.		22.		23.			24.	25.		26.		27.		28.
316	17,1	110 028	13,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47,71	2 788	2,0	2	0,6	3	11,2	
957	8,0	285 184	22,1	74 605	10,3	94 603	26,7	17 195	11,2	186 404	18,2	40,02	50,76	9,22	65,36	6 557	5,6	2	10,3	4	18,5	
1 922	1,5	318 912	17,4	82 044	2,7	119 447	4,9	25 438	0,6	226 929	8,9	36,15	52,64	11,21	71,16	7 677	8,0	2	21,3	5	4,9	
1 397	16,9	377 183	26,2	64 664	29,1	123 828	10,6	33 170	11,0	221 663	21,2	29,17	55,86	14,97	58,77	6 968	7,9	2	21,6	4	25,1	
1 073	10,7	410 041	7,2	75 162	25,3	145 949	15,4	33 900	12,6	255 012	23,5	29,48	57,23	13,29	62,19	7 790	7,0	3	5,6	5	17,3	
1 650	28,6	470 426	18,8	85 642	16,0	158 126	13,6	24 538	9,2	268 307	10,3	31,92	58,93	9,15	57,03	7 870	1,6	3	10,9	5	19,6	
1 634	16,3	532 192	21,3	87 609	16,8	162 967	26,0	13 228	13,5	263 805	27,3	33,21	61,77	5,02	49,57	7 202	21,3	3	1,6	4	27,4	
2 013	0,6	549 139	24,1	100 856	27,6	187 204	7,6	14 058	28,7	302 119	3,6	33,30	61,07	4,65	55,02	8 208	6,1	3	4,2	5	2,6	
7 152	2,7	569 681	13,9	91 342	27,0	193 778	10,2	18 108	17,7	303 229	25,7	30,12	63,01	5,07	53,13	7 817	29,0	2	29,7	4	20,4	
14 778	5,9	567 787	15,7	242 667	3,7	199 343	28,5	19 278	28,1	496 117	15,9	52,01	43,31	4,18	87,38	18 710	13,0	3	12,7	8	15,9	Unter der Summe Pos. 22 ist der Beitrag zu dem Erneuerungsfonds inbegriffen.
19 338	8,1	711 444	5,0	85 374	25,1	227 075	0,9	15 259	1,0	362 037	28,9	26,05	69,20	4,00	50,00	7 393	0,0	3	5,1	5	1,6	
17 538	6,4	855 459	28,1	90 599	15,9	265 028	2,6	25 575	12,3	418 107	0,4	23,77	69,32	6,74	48,88	8 534	22,3	3	20,6	5	25,1	
										einschliesslich der Einlagen zu dem Erneuerungsfonds												Desgl. sowie die Ausgaben zu Vervollständigung der Bahnanlage.
29 273	2,2	859 150	13,4	64 909	1,0	283 752	12,0	19 160	4,1	475 686	25,2	27,31	68,66	4,03	55,37	10 872	25,1	4	6,0	6	8,4	
25 198	21,1	852 668	21,4	67 294	0,1	262 111	24,6	20 367	7,0	458 079	27,4	29,15	66,35	4,10	53,72	11 193	7,0	3	27,0	5	29,7	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.		16.	
Betriebs-Jahre.	Länge der Bahn		Transportmittel sind vorhanden				Die Locomotiven haben durchlaufen	Für die Locomotivmeile ist dabei an Heizmaterial verbraucht worden		Es sind transportirt worden im Ganzen		Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt		Die Einnahmen			
	im Betriebe	mit Doppelgleis	Locomotiven	Tender	Personenwagen	Lastwagen aller Art		Cok	Holz zur Anfeuerung	Personen	Güter	Personen	Güter	aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr	
	Meilen	Meilen	Stück	Stück	Stück	Stück	Meilen	Pfund	Pfund	Anzahl	Centner	Anzahl	Centner	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
														B. Privat-			
														Leipzig-dresdener			
1840	15,5 (15,34)	15,34	22	—	105	131	46 868,0	169,00	—	405 135	689 026	26 138	44 453,00	303 739	18,0	141 819	6,0
1841	..	..	22	—	105	131	52 296,0	211,00	—	386 378	835 057	24 928	53 874,05	314 899	3,5	165 941	18,4
1842	..	..	23	—	99	119	57 528,0	245,00	—	382 284	1 087 417	21 663	70 157,07	322 471	19,0	191 277	24,7
1843	..	..	23	—	87	169	58 171,0	236,00	—	401 415	1 039 599	25 898	67 070,00	338 163	13,5	201 365	11,1
1844	..	..	24	—	87	171	57 302,0	161,00	—	427 187	1 023 587	27 560	66 037,07	351 001	23,5	201 835	14,0
1845	..	..	24	—	85	178	58 331,0	152,00	—	455 746	1 098 957	29 403	70 899,10	362 291	6,5	215 269	11,5
1846	..	..	26	—	86	176	59 035,0	141,00	—	488 610	1 381 731	31 523	89 337,40	379 469	5,0	212 215	8,1
1847	..	..	26	21	96	195	65 309,7	126,47	—	490 863	1 445 171	31 669	93 217,03	398 405	16,0	207 501	17,5
1848	..	..	28	21	114	286	68 568,5	119,29	—	477 428	1 408 154	30 802	90 818,05	342 095	21,0	273 283	3,0
1849	..	..	31	21	121	302	87 213,0	115,08	—	521 065	1 716 467	33 613	112 675,90	394 618	25,4	328 141	12,5
1850	..	..	31	20	123	315	90 236,0	116,48	—	572 911	2 097 737	36 962	134 752,70	449 310	1,0	360 257	14,0
1851	..	..	30	20	127	319	97 020,5	107,50	—	601 788	3 054 592	38 825	197 070,05	488 840	21,9	433 434	22,1
1852	..	..	31	21	129	385	101 507,5	111,20	—	618 155	3 927 738	39 881	253 402,05	525 641	12,5	570 834	19,1
1853	..	..	34	21	144	501	111 079,0	106,00	—	636 372	4 810 312	41 056	310 312,74	552 108	3,1	663 453	6,-
1854	..	..	34	28	153	543	119 375,0	110,40	—	630 504	6 387 965	40 678	412 126,13	508 990	25,0	826 129	3,5
									Cubikfuss								
1855	..	..	34	28	157	672	121 232,1	116,74	0,291	633 644	7 857 681	40 880	506 917	548 321	1,5	924 377	19,0
1856	19,0	..	36	30	107	698	128 818,7	126,00	0,000	701 407	9 488 852,00	36 916	499 413	625 773	28,0	1 176 298	11,-
1857	..	..	41	36	110	838	140 223,2	143,55	0,302	789 710	12 358 275,30	41 564	650 436	700 380	13,0	1 443 746	2,0
1858	..	..	49	47	114	881	133 102,0	149,40	0,300	770 805	11 334 737,77	40 569	596 565	676 448	25,4	1 260 508	12,-
1859	..	..	53	51	114	883	120 429,0	139,01	0,335	863 541	9 806 131,40	45 450	516 112	720 994	25,5	1 075 553	7,-
														Alberts-			
1855	2,0	0,431	4	4	10	150	3 391,0	151,30	0,030	152 371	401 697,0	76 186	200 849	19 912	21,0	5 966	21,0
1856	..	0,30	4	4	13	498	8 435,0	115,49	0,147	301 228	2 033 349,00	150 614	1 016 675	37 866	19,5	35 242	16,5
1857	2,0 für Personen	..	7	4	13	508	15 680,0	153,70	0,205	318 683	4 092 551,30	159 342	802 462	40 087	18,5	92 740	28,0
1858	4,0 für Güter	0,400	8	4	16	639	19 175,0	81,32	0,205	318 225	4 882 282,30	159 113	1 061 366	39 759	6,0	94 375	20,0
1859		..	8	4	16	639	23 636,0	64,01	0,240	311 930	4 160 286,40	170 965	901 410	42 586	22,4	82 600	14,1
														Löbau-zittauer			
									Pfund								
1848	4,5	—	4	3	14	17	6 470,1	175,5	—	90 412	117 782,50	20 092	26 173,40	16 573	26,0	6 896	18,0
1849	..	—	4	3	14	17	10 216,0	197,5	6,00	111 796,5	295 975,00	31 510	65 772,40	25 657	14,0	18 772	13,7
									Cubikfuss								
1850	..	—	4	3	14	17	9 705,0	116,1	0,24	144 452,5	402 232,30	32 101	89 384,00	26 761	11,0	21 503	5,5
1851	..	—	4	3	14	17	9 781,5	129,4	0,33	116 162,5	505 195,72	32 481	112 265,70	27 161	23,0	27 060	2,2
1852	..	—	4	3	14	17	9 898,0	140,0	0,25	114 938,5	679 747,30	32 209	151 055,00	27 127	1,0	32 878	1,0
1853	..	—	4	3	14	17	9 856,5	135,1	0,14	113 260,5	656 742,00	25 169	145 912,03	27 861	9,7	32 579	17,3
1854	..	—	4	3	14	17	9 799,5	157,77	0,12	111 273	767 662,00	24 727	170 591,70	27 524	16,7	35 304	17,4
1855	..	—	4	3	14	17	9 833,5	160,02	0,110	115 264	867 401,00	25 614	192 756	28 592	12,3	38 354	10,6
1856	..	0,40	4	3	14	17	9 992,4	168,49	0,135	122 447	1 256 210,00	27 210	279 158	30 558	22,9	49 960	6,5
1857	..	..	4	3	14	17	10 181,1	168,00	0,150	139 243	1 364 265,00	30 943	303 170	34 469	25,0	55 165	8,0
1858	..	0,633	5	4	14	57	10 157,4	184,30	0,487	142 699	1 923 064,70	31 711	427 348	35 266	9,3	66 913	18,0
1859	..	..	5	4	14	57	10 140,5	178,50	0,265	141 256	1 284 174,70	31 390	285 372	34 913	5,4	52 618	9,0

17.		18.		19.		20.		21.		22.		23.			24.	25.		26.		27.		28.
…etragen Brutto				Die **Ausgaben** betragen								Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf			Die sämmtlichen Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	Die **Ausgaben** betragen				Von sämmtlichen Ausgaben kommen auf die durchlaufene Locomotivenmeile		Anmerkungen.
aus sonstigen Quellen		zusammen		A. für die Bahnverwaltung		B. für die Transportverwaltung		C. für die allgemeine Verwaltung		zusammen		A.	B.	C.		für die Bahn und für die allgemeine Verwaltung pro Meile der Bahnlänge		für die Transportverwaltung B. und die durchlaufene Locomotivenmeile				
Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	%	%	%	%	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	Thlr	Sgr	

Eisenbahnen.

Eisenbahn.

15 052	16.6	490 611	10.-												55.51	4 914	10.-	3	19.-	5	8.0	
16 751	0.4	497 591	22.3	—		—		—		—		—	—	—	50.07	4 368	10.7	3	16.7	4	25.6	
12 528	28.3	526 278	12.2	—		—		—		—		—	—	—	49.14	4 744	29.1	3	6.6	4	14.0	
28 725	28.0	568 551	22.6	—		—		—		—		—	—	—	49.10	4 545	6.4	3	17.6	4	23.8	
22 272	23.0	578 110	1.7	—		—		—		—		—	—	—	45.00	4 980	18.-	3	8.7	4	16.4	
15 508	27.1	590 862	15.1	—		—		—		—		—	—	—	52.50	7 321	25.-	3	10.4	5	8.-	
11 044	19.0	635 728	2.-	—		—		—		—		—	—	—	50.80	8 376	8.-	3	5.9	5	11.0	
37 610	7.1	723 520	11.0	172 443	29.6	187 124	4.1	28 103	22.-	387 971	26.4	44.45	48.31	7.24	53.62	12 938	16.0	2	25.1	5	28.2	
31 375	26.4	646 754	21.1	178 515	12.4	201 170	6.-	25 512	0.-	407 227	20.0	43.84	49.40	6.27	62.00	13 164	25.4	2	28.0	5	28.7	
32 245	27.1	755 009	5.0	153 601	24.6	211 728	21.5	22 806	3.1	388 138	19.0	39.57	54.55	5.88	51.41	11 381	8.4	2	12.-	4	13.5	
25 341	26.0	834 909	12.0	164 482	21.1	241 981	16.1	17 370	25.1	426 838	5.-	38.54	57.36	4.07	51.12	11 732	11.-	2	21.6	4	21.0	
15 920	9.1	968 195	26.1	200 747	15.4	261 802	22.1	18 836	28.1	481 387	6.5	41.70	54.38	3.92	49.72	14 166	22.-	2	26.6	4	28.-	
14 623	10.2	1 111 102	11.-	198 933	18.4	374 547	25.-	21 174	21.1	594 656	8.-	32.55	62.99	4.06	52.41	14 200	16.4	3	26.-	5	25.2	
51 255	26.0	1 298 877	6.-	309 377	9.2	351 603	16.7	25 762	0.1	686 742	26.3	45.05	51.19	3.75	54.11	21 621	26.-	3	5.0	6	5.5	
31 316	17.0	1 396 436	15.3	200 294	20.2	494 029	12.-	25 756	16.1	720 079	19.0	27.81	68.61	3.58	51.27	14 583	26.4	4	4.7	6	1.0	
100 229	17.0	1 572 992	8.1	179 815	24.3	411 858	27.-	31 581	27.1	653 289	19.-	27.53	67.04	4.83	41.53	13 640	20.-	3	19.3	5	11.7	
90 313	24.-	1 892 393	5.1	152 753	27.0	520 777	27.1	11 828	14.1	815 609	0.2	21.35	72.80	5.83	43.07	12 285	23.-	4	1.3	6	9.0	
98 451	20.-	2 242 581	6.4	211 366	0.1	653 965	2.1	47 375	25.4	969 269	19.7	23.10	71.03	5.18	43.22	16 336	23.2	4	19.0	6	27.4	Unter der Summe Pos. 21 sind die Ausgaben zu Vervollständigung der Bahnanlage mit inbegriffen
65 185	15.7	2 002 142	23.4	208 782	20.6	617 703	4.-	43 696	7.2	901 325	21.0	23.10	71.05	4.84	45.02	16 474	0.-	4	26.0	6	21.3	
35 504	12.-	1 830 052	15.4	221 241	22.4	590 589	16.0	40 546	9.3	855 377	19.0	26.22	69.04	4.74	46.74	17 277	1.2	4	16.3	6	18.3	

Bahn.

4 394	29.-	30 274	12.4	2 518	22.2	16 610	25.1	1 099	25.5	20 229	19.4	12.05	82.11	5.44	66.82	1 809	9.4	4	27.4	5	29.2	
20 426	9.4	93 535	15.6	5 313	20.6	41 932	14.5	2 931	22.2	53 177	27.4	9.99	84.54	5.50	56.85	4 550	13.0	5	9.-	6	9.1	
20 622	29.7	153 462	16.5	9 998	19.2	64 058	2.-	4 895	27.6	78 952	18.-	12.66	81.14	6.20	51.45	2 910	23.6	4	2.6	5	1.6	
35 683	21.5	169 849	21.2	32 517	20.1	64 854	9.1	5 766	9.2	105 613	19.3	33.10	61.04	5.06	62.00	8 825	13.0	3	11.5	5	15.3	Pos. 22 einschliesslich des Beitrags zum Erneuerungsfonds.
31 510	0.0	156 735	13.1	29 608	24.7	60 771	18.-	5 808	11.-	96 188	25.1	30.70	63.10	6.04	61.37	7 664	12.4	2	17.1	4	2.0	

Eisenbahn.

		23 470	14.0	20 230	3.3	23 198	20.1	664	2.-	44 092	25.0	45.09	52.01	1.58	187.00	4 643	4.4	3	17.6	6	21.1	
—		11 429	27.9	17 904	11.7	37 920	10.0	1 147	24.6	56 972	16.0	31.41	66.50	2.01	129.23	4 233	24.7	3	21.4	5	17.3	
—		50 264	16.5	18 380	3.7	31 878	10.-	1 063	9.6	51 321	23.2	35.69	62.13	2.07	102.00	1 320	22.-	3	8.5	5	8.6	
1	1.	54 222	29.4	18 436	14.5	27 679	16.0	1 056	29.1	47 172	0.7	39.00	58.00	2.24	87.00	4 331	19.-	2	24.0	4	24.7	
—		60 005	3.1	27 128	10.5	28 803	6.-	1 040	10.4	56 971	27.0	47.61	50.50	1.82	94.05	6 259	21.1	2	27.2	5	22.7	
—	—	60 440	27.0	14 282	23.5	31 961	14.4	1 041	24.-	47 289	3.1	30.20	67.50	2.20	78.14	3 405	4.0	3	7.3	4	23.0	
378	27.-	63 208	1.-	20 732	9.3	30 728	29.1	3 610	6.5	55 071	15.0	37.65	55.80	6.55	87.43	5 409	13.0	3	4.1	5	18.0	
238	22.4	67 185	15.1	19 508	25.5	32 259	17.4	2 009	20.6	53 778	2.7	36.27	59.98	3.74	80.04	4 781	26.-	3	8.8	5	14.1	
266	16.-	80 785	16.1	19 116	9.0	38 190	17.3	2 713	5.5	60 020	2.7	31.85	63.63	4.52	74.30	4 817	24.1	3	24.7	6	0.3	
350	21.3	89 985	26.-	20 057	25.0	43 533	6.1	1 142	1.-	64 733	3.-	30.98	67.25	1.76	71.00	4 678	25.-	4	8.1	6	10.7	
1 595	0.4	103 771	27.4	26 310	17.6	49 310	15.4	5 728	6.1	81 349	9.3	32.34	60.63	7.04	78.39	7 071	0.0	4	25.0	8	0.3	
5 116	1.1	92 672	16.9	22 729	24.1	46 105	6.5	5 533	25.1	74 417	13.7	30.54	62.00	7.44	80.30	6 297	25.1	4	16.1	7	10.2	Pos. 22 einschliesslich der Ausgabe zu Vervollständigung der Bahnanlage.

SUMMARISCHE UEBERSICHT

DER

PERSONEN- UND GUETERFREQUENZ.

1847 BIS MIT 1859.

Benennung der Transport-

Betriebs-Jahre.	Personen I. Classe	Personen II. Classe	Personen III. Classe	Personen zusammen	Personen Geldbetrag Thlr.	Personen Geldbetrag Ngr.	Passagiergepäck *) Centner	Passagiergepäck Geldbetrag Thlr.	Passagiergepäck Geldbetrag Ngr.	Equipagen Stück	Equipagen Geldbetrag Thlr.	Equipagen Geldbetrag Ngr.	Vieh Stück	Vieh Centner	Vieh Wagen-ladungen	Vieh Geldbetrag Thlr.	Vieh Geldbetrag Ngr.	Eisenbahn-fahrzeuge Stück	Eisenbahn-fahrzeuge Geldbetrag Thlr.	Eisenbahn-fahrzeuge Geldbetrag Ngr.
1847	12 996	195 418	950 873	1 159 287	746 974	14,7	41 667,20	13 209	18,7	1 130	12 089	22,0	5 619	—	—	4 597	4,5	—	—	—
1848	9 331,5	194 652,5	1 292 214,5	1 496 198,5	756 679	21,5	52 995,01	12 162	14,0	581	6 009	3,0	10 588	—	—	4 450	15,5	—	—	—
1849	11 466	272 028	1 559 162,5	1 842 656,5	892 125	8,2	62 575,00	15 719	7,7	623	6 053	7,0	13 714	—	—	6 599	19,0	—	—	—
1850	14 384	307 240,5	1 613 754,5	1 935 379	1 015 967	29,-	70 349,30	19 062	4,0	565	6 014	10,0	15 516	—	—	7 091	7,5	—	—	—
1851	21 011,5	366 269	1 691 811,5	2 079 122	1 148 054	14,4	66 449,70	27 425	17,0	848	8 804	26,5	33 090	—	—	14 486	1,8	—	—	—
1852	22 393,5	396 665,5	1 780 117,5	2 199 176,5	1 272 121	4,0	90 135,03	36 902	25,0	686	6 908	14,0	52 322	—	—	22 185	14,0	—	—	—
1853	25 223,5	435 648,5	1 845 507	2 306 379	1 354 649	23,-	96 635,00	40 581	11,7	748	7 629	0,5	47 540	—	—	21 694	3,5	—	—	—
1854	22 881	481 565	1 943 289,5	2 447 735,5	1 351 125	14,2	66 699,30	44 740	21,5	657	7 395	3,0	47 252	788,04	2 538,0	35 454	21,5	—	—	—
1855	24 866	540 840	2 073 515	2 639 221	1 382 046	24,4	60 804,01	42 762	29,2	550	5 567	7,0	61 836	909,00	3 279,5	42 314	19,0	201	4 448	23,6
1856	36 480	665 712	2 453 748	3 155 940	1 611 895	15,3	71 987,10	49 957	23,4	651	6 946	4,5	50 937	1 366,33	6 064,0	70 731	14,5	1 297	13 244	18,4
1857	42 238	729 567	2 830 210	3 602 015	1 803 609	20,5	82 217,00	57 521	5,2	587	5 919	1,7	14 967	3 090,01	6 820,25	55 858	10,0	3 946	32 759	3,0
1858	39 665	736 195	2 991 062	3 766 922	1 801 777	21,5	83 551,54	56 734	2,7	557	5 545	0,7	66 377	3 881,00	6 928,25	58 928	24,6	1 618	14 824	8,0
1859	33 572	800 204	3 660 128	4 493 904	2 191 063	13,0	86 266,00	52 208	11,4	572	5 371	21,7	96 126	2 312,03	10 756,5	80 895	14,1	531	6 307	14,5

*) Gesammtgewicht in den Jahren 1847 und 1848; Uebergewicht vom Jahre 1849 an, mit Ausschluss der sächsisch-schlesischen Staats- und löbau-zittauer Eisenbahn 1849 und 1850 und der sächsisch-böhmischen Staatsbahn 1851 — 1853, bei welchen ebenfalls das Gesammtgewicht aufgenommen worden ist.

und Einnahme-Gattungen.

G						
Eilgüter			Gewöhnliche Frachtgüter			nach dem Ce
Centner	Geldbetrag		Centner	Geldbetrag		Centner
	Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.	
58 852,20	24 790	8,7	1 294 181,23	317 405	7,3	—
63 638,01	27 487	26,1	1 644 029,21	340 544	15,7	—
72 758,53	34 053	6,3	2 934 868,79	518 454	16,-	—
88 235,08	43 924	20,4	3 575 258,07	620 322	20,-	—
150 568,44	63 437	8,1	3 890 041,17	722 126	18,-	—
156 644,06	66 962	11,3	5 859 581,34	1 046 147	21,9	—
212 533,61	96 007	28,9	7 162 451,30	854 368 ***)	8,0	—
273 319,44	110 002	0,1	8 726 729,15	1 490 685	15,4	—
326 272,07	129 040	18,4	8 769 482,47	1 559 246	14,-	2 678 566,71
397 674,84	146 288	22,0	10 277 609,38	1 810 282	19,2	3 104 311,31
453 619,77	165 665	9,3	10 571 709,80	1 855 889	1,0	4 465 673,60
475 571,04	169 371	9,0	10 061 648,20	1 715 572	10,-	4 792 055,32
581 211,70	184 489	3,3	9 082 191,60	1 582 728	3,9	6 224 376,70

